

Prosoziales Verhalten von Helfern im Non-Profit-Bereich

dargestellt am Beispiel von Teilnehmern/-innen des Projekts „be-my-angel“,
Verkehrssicherheitsprojekt Schutzengel im Kreis Gütersloh/NRW

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades Dr. phil.

der Fakultät für Bildungswissenschaften

an der Universität Duisburg-Essen

vorgelegt von

Kerstin Lüdke

geboren am 15.01.1970 in Köln

Tag der Disputation: 22.02.2013

1. Gutachterin: Prof. Dr. Maria Limbourg
2. Gutachter: Prof. Dr. Rüdiger Trimpop

Für meinen Vater

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	I
Tabellenverzeichnis	III
1. Einleitung	1
2. Problemsituation/Verkehrsunfalllage.....	4
2.1 Unfallsituation 2010 – Bundesrepublik.....	5
2.2 Unfallsituation 2010 – Land NRW und Kreis Gütersloh.....	9
2.3 Unfallsituation Junger Fahrer.....	12
3. Junge Fahrer als Risikogruppe im Straßenverkehr	14
3.1 Theoretische Ansätze zum Risikobegriff.....	15
3.2 Jugendliches Risikoverhalten	19
3.3 Risikoverhalten Junger Fahrer im Straßenverkehr	27
4. Prosoziales Verhalten	38
4.1 Entwicklung der Forschung zum prosozialem Verhalten.....	43
4.2 Erklärungsansätze zu prosozialem Verhalten	48
4.3 Prozessmodelle des prosozialem Handelns	61
4.4 Helferpersönlichkeit	64
4.5 Personelle und situative Komponenten beim Hilfebedürftigen	65
4.6 Stadt-Land-Unterschiede bei der Bereitschaft zu prosozialem Handeln.....	66
5. Gegenstand der Untersuchung	67
5.1 Strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit	68
5.2 Schutzengelprojekte	71
5.3 be-my-angel - Projekt Schutzengel im Kreis Gütersloh.....	76
5.4 Schutzengelhandeln als prosoziales Verhalten.....	79
6. Ziel der Untersuchung und Fragestellungen.....	81
6.1 Untersuchungsfragestellungen	82
6.2 Forschungsfragestellungen.....	83
7. Forschungsmethode	91
7.1 Untersuchungsaufbau.....	91
7.2 Wahl und Besonderheiten des methodischen Vorgehens.....	93
7.3 Entwicklung des Frageleitfadens.....	98
7.4 Methodisches Vorgehen/Datenauswertung	100
7.4.1 Bestimmung des Ausgangsmaterials.....	103
7.4.2 Fragestellungen der Analyse	105
7.4.3 Ablaufmodell der Analyse	106
7.4.4 Ablaufmodell inhaltlicher Strukturierung	107
7.4.5 Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung	111
7.5 Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien	111
7.5.1 Reliabilität.....	112
7.5.2 Validität	115
7.5.3 Einschätzung der Güte der vorliegenden Arbeit	121
8. Darstellung der Ergebnisse	122
8.1 Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt.....	122
8.2 Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts	147
8.2.1 Vorab erlebte verkehrsgefährdende Situationen	147
8.2.2 Eigenes Handeln als Schutzengel.....	150
8.2.3 Einschreiten als Schutzengel antizipiert.....	161

8.2.4	Einschreiten gegenüber unterschiedlichen Personengruppen	170
8.2.5	Grad persönlicher Verpflichtung zum Einschreiten	174
8.2.6	Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Handeln	176
8.3	<i>Rund um das Schutzengelprojekt</i>	179
9.	Diskussion der Ergebnisse	186
9.1	<i>Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt</i>	187
9.2	<i>Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts</i>	190
9.2.1	Vorab erlebte verkehrsgefährdende Situation	190
9.2.2	Eigenes Handeln als Schutzengel	191
9.2.3	Einschreiten als Schutzengel antizipiert	194
9.2.4	Einschreiten gegenüber unterschiedlichen Personengruppen	197
9.2.5	Grad persönlicher Verpflichtung zum Einschreiten	197
9.2.6	Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Handeln	198
9.3	<i>Rund um das Schutzengelprojekt</i>	199
9.4	<i>Vergleich mit der Online-Befragung</i>	201
9.5	<i>Schutzengelhandeln als motiviertes Verhalten</i>	207
10.	Diskussion der Untersuchungs- und Forschungsfragestellungen	209
10.1	<i>Beantwortung der Untersuchungsfragestellungen</i>	209
10.2	<i>Diskussion der Forschungsfragestellungen</i>	219
11.	Resümee	228
	Zusammenfassung	231
	Literaturverzeichnis	235
	Anhang	271
1	<i>Interviewleitfaden</i>	273
2	<i>Kategoriensystem und Kodierleitfaden</i>	281

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Risiko-Motivations-Theorie (Trimpop, 2011)	18
Abbildung 2	Annäherungs- und Vermeidungstendenzen in Abhängigkeit von Sensationslust und Angst (nach Zuckermann, 1976)	30
Abbildung 3	Gründe der Registrierung - Mehrfachnennungen möglich.....	123
Abbildung 4	Gründe der Registrierung (geschlechtsspezifisch) - Mehrfachnennungen möglich.....	124
Abbildung 5	Subjektive Bedeutung der Registrierung.....	126
Abbildung 6	Subjektive Bedeutung der Registrierung (geschlechtsspezifisch).....	126
Abbildung 7	Subjektive Bedeutung des Schutzengelausweises.....	128
Abbildung 8	Subjektive Bedeutung des Schutzengelausweises (geschlechtsspezifisch).....	128
Abbildung 9	Kontakte zu anderen Schutzengeln	129
Abbildung 10	Häufigkeit der Kontakte zu anderen Schutzengeln	130
Abbildung 11	Häufigkeit der Kontakte zu anderen Schutzengeln (geschlechtsspezifisch)	130
Abbildung 12	Thematische Auseinandersetzungen unter Schutzengeln.....	131
Abbildung 13	Thematische Auseinandersetzungen unter Schutzengeln (geschlechtsspezifisch).....	131
Abbildung 14	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung	133
Abbildung 15	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (geschlechtsspezifisch).....	133
Abbildung 16	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort)	134
Abbildung 17	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, geschlechtsspezifisch)	134
Abbildung 18	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, Führerscheinbesitz)	135
Abbildung 19	Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, Führerscheinbesitz erst nach Anlauf des Schutzengelprojekts)	136
Abbildung 20	Bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes	137
Abbildung 21	Bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes (geschlechtsspezifisch).....	138
Abbildung 22	Ursachen für bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes.....	139
Abbildung 23	Wirksamkeitsüberzeugung als Schutzengel	140
Abbildung 24	Wirksamkeitsüberzeugung als Schutzengel (geschlechtsspezifisch).....	140
Abbildung 25	Ehrenamtliche Tätigkeit	142
Abbildung 26	Ehrenamtliche Tätigkeit (geschlechtsspezifisch)	142
Abbildung 27	Nutzung von Rabatten.....	144
Abbildung 28	Nutzung von Rabatten (geschlechtsspezifisch).....	144
Abbildung 29	Häufigkeit der Nutzung von Rabatten.....	145
Abbildung 30	Art der angenommenen Rabatte	145
Abbildung 31	Beurteilung der Rabatte.....	146
Abbildung 32	Eigenes oder fremdberichtetes Erleben einer verkehrsgefährdenden Situation	148

Abbildung 33	Eigenes oder fremdberichtetes Erleben einer verkehrsgefährdenden Situation (geschlechtsspezifisch)	149
Abbildung 34	Bewusstes Einschreiten oder Nichthandeln in einer konkreten Situation bzw. bislang ohne Gelegenheit zum Handeln	151
Abbildung 35	Bewusstes Einschreiten oder Nichthandeln in einer konkreten Situation bzw. bislang ohne Gelegenheit zum Handeln (geschlechtsspezifisch)	151
Abbildung 36	Aussagen über ein Einschreiten (geschlechtsspezifisch)	152
Abbildung 37	Anlässe zum Einschreiten	153
Abbildung 38	Anlässe zum Einschreiten (geschlechtsspezifisch)	153
Abbildung 39	Häufigkeit der bewirkten Verhaltensänderungen.....	155
Abbildung 40	Häufigkeit der bewirkten Verhaltensänderungen (geschlechtsspezifisch).....	156
Abbildung 41	Reaktion der jungen Fahrer auf Einschreiten der Schutzengel im Nachhinein	157
Abbildung 42	Stimmung in der Situation, die dem Schutzengelhandeln unmittelbar vorausgegangen ist	158
Abbildung 43	Eigene Gefühle während des Einschreitens, wobei Wut oder Ärger als positive Gefühle gewertet wurden.....	159
Abbildung 44	Erfolgte oder unterlassene Unterstützung während des Einschreitens durch Umstehende.....	160
Abbildung 45	Erfolgte oder unterlassene Unterstützung während des Einschreitens durch Umstehende (geschlechtsspezifisch).....	160
Abbildung 46	Einstellung zu erneutem Einschreiten	161
Abbildung 47	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten (geschlechtsspezifisch)	162
Abbildung 48	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipiertes Handeln	163
Abbildung 49	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Reaktion des Angesprochenen.....	164
Abbildung 50	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Reaktion des Angesprochenen (am nächsten Tag)	165
Abbildung 51	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle beim Einschreiten	166
Abbildung 52	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle beim Einschreiten (geschlechtsspezifisch).....	167
Abbildung 53	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle nach dem Einschreiten.....	168
Abbildung 54	Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Unterstützung durch Umstehende.....	169
Abbildung 55	Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher unproblematisch	170
Abbildung 56	Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher unproblematisch (geschlechtsspezifisch)	171
Abbildung 57	Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher problematisch	172
Abbildung 58	Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher problematisch (geschlechtsspezifisch)	172
Abbildung 59	Persönliche Verpflichtung zum Einschreiten	174
Abbildung 60	Zustimmung zu Aussagen bzgl. Hilfsanspruch.....	175
Abbildung 61	Zustimmung zu Aussagen bzgl. Hilfsanspruch (geschlechtsspezifisch)	176

Abbildung 62	Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer.....	177
Abbildung 63	Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer (geschlechtsspezifisch).....	177
Abbildung 64	Verständnis für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer	178
Abbildung 65	Verständnis für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer (geschlechtsspezifisch).....	179
Abbildung 66	Aufmerksamkeit auf das Projekt	180
Abbildung 67	Aufmerksamkeit auf das Projekt (geschlechtsspezifisch)	180
Abbildung 68	Zufriedenheit aktiver Schutzengel mit Betreuung.....	182
Abbildung 69	Bewertung der Kampagnengestaltung.....	182
Abbildung 70	Bewertung des Onlinedesigns/Internetauftritts	183
Abbildung 71	Optimierungsvorschläge Werbematerial.....	185

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Aufmerksamkeit auf das Projekt (Altersklassen).....	181
-----------	---	-----

1. Einleitung

„Bei einem Unfall in der Nähe von Münstereifel ist am Freitag ein 16-Jähriger ums Leben gekommen. In dem Wagen mit drei jungen Leuten wurden der 19-Jährige Fahrer und ein 17-Jähriger schwer verletzt. Der Fahrer hatte die Kontrolle über das Auto verloren und war gegen einen Baum geprallt.“ (Kölner Stadt-Anzeiger, 2011, S.8).

Diese kurze Meldung, kaum zehn Zeilen lang, lässt auf unendlich viel Leid schließen. Leid, das in den wenigen Sekunden, in denen sich der Unfall ereignet hat, über eine Vielzahl von Personen gekommen ist. Ein junger Mensch, der mit 16 Jahren kaum zu leben begonnen hatte, ist tot. Seine Eltern und Geschwistern, Freunde, Sport- und Schulkameraden, bleiben geschockt und hilflos in ihrer Trauer zurück. Aber auch für den schwerverletzten Beifahrer und den Fahrer des Unfallautos wird nach diesem Tag das Leben nicht mehr so sein, wie es einmal war. Vielleicht werden sie ein Leben lang unter den körperlichen und seelischen Folgen dieser kurzen Zeitspanne zu leiden haben. Für den Fahrer wird es ein Leben mit Schuld sein – Schuld am Tod eines Freundes.

Dieses Geschehen ist typisch für Unfälle, in die Junge Fahrer involviert sind: Ein Auto, besetzt mit mehreren jungen Menschen und die verlorene Kontrolle über das Fahrzeug.

Bei den 15- bis 25-Jährigen ist der Verkehrsunfall Todesursache Nummer eins. Die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalls zu werden, ist in diesem Lebensjahrzehnt so hoch wie zu keinem anderen Zeitpunkt (Statistisches Bundesamt, 2011). Im Jahr 2010 kam von insgesamt 3.145 Verstorbenen in dieser Altersgruppe fast jeder Dritte bei einem Unfall im Straßenverkehr ums Leben. Das sind 979 in Verkehrsunfällen verstorbene junge Menschen. Dabei ist das Risiko für junge Männer, bei einem Verkehrsunfall tödlich zu verunglücken, mehr als dreimal so hoch wie bei jungen Frauen. Es stehen also 767 verstorbene junge Männer gegen 212 verstorbene junge Frauen. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung trifft das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Vergleich zur Gesamtbevölkerung die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer - dann nämlich sind es mehr als doppelt so viele (Statistisches Bundesamt, 2011b).

Auch wenn sich die Zahl der Hauptverursacher von Unfällen im Straßenverkehr mit Personenschaden seit 1980 in der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen fast halbiert hat, so bleibt sie doch die größte Risikogruppe unter den Autofahrern (Gaschke, 2011).

Diese alarmierenden Zahlen sind umso bedauerlicher, wenn man sich vor Augen hält, dass sie in der Mehrzahl auf nächtliche Freizeitunfälle zurückgehen, häufig nach dem Besuch von Discos, Kneipen und privaten Partys. Auch wenn Unfälle meist multifaktoriell sind, so sind doch in den meisten Fällen Alkoholeinfluss und überhöhte Geschwindigkeit die auslösenden Faktoren (Schulze, 1998). Um es auf den Punkt zu bringen: die häufigste Todesursache bei jungen Menschen sind keine Erkrankungen, sondern selbst verschuldetes und überwiegend vermeidbares Verhalten.

An dem Punkt der Vermeidbarkeit von Verkehrsunfällen setzt ein Verkehrssicherheitsprojekt im Kreis Gütersloh an, in dem sich auch die Kreispolizeibehörde Gütersloh und die Verkehrswacht Gütersloh e.V. engagieren. Ausgehend von der hohen Verunglücktenzahl zwischen 18 und 24 Jahren im Jahr 2007 und dem damit erreichten drittletzten Platz im Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte, war dringender Handlungsbedarf zur Verkehrsunfallprävention für diese Zielgruppe gegeben (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Dieses Verkehrssicherheitsprojekt folgt dem Konzept der in Europa verbreiteten Schutzengelprojekte. Deren Ansatz ist nicht ein erhobener Zeigefinger, der die Jugendlichen zum vorsichtigeren Fahren mahnt, und auch kein Schockansatz, der mit Videos und Bildern von Verkehrsunfällen jugendliches Verhalten zu ändern versucht. Vielmehr setzt man auf die Ansprache vonseiten der Peergroup, insbesondere einer Ansprache im Moment des Fehlverhaltens bzw. unmittelbar davor. Dieser Ansatz stützt sich auf die Annahme, dass Gleichaltrige einen günstigen Einfluss auf das Verhalten innerhalb ihrer Altersgruppe ausüben können.

Im Kreis Gütersloh wurde die Idee der Schutzengelprojekte unter dem Namen *be-my-angel* umgesetzt. Ziel des Projekts ist es, die Verunglücktenzahl der 18- bis 24-Jährigen bis 2010 deutlich zu senken. Es sollte eine möglichst hohe Anzahl von 16- bis 24-jährigen „Schutzengeln“, Mädchen wie Jungen, gewonnen werden, die sich nicht nur selbst im Straßenverkehr überlegt verhalten, sondern auch entsprechend auf ihren Freundes- und Bekanntenkreis einwirken. Als Anreiz dafür erhalten die als Schutzengel registrierten Jugendlichen Vergünstigungen in ausgewählten Geschäften, Firmen, Restaurants etc..

Es ist das Ziel der Untersuchung, das Projekt weiter an die Bedürfnisse der Schutzengel und der Jungen Fahrer anzupassen, die sie positiv beeinflussen sollen.

Das Forschungsinteresse der vorliegenden Untersuchung ist es festzustellen, worauf die Handlungsmotivation der Schutzengel und damit verbunden die Wirksamkeit des Projekts beruht. Darüber hinaus interessieren auch, wie die Erfahrungen der Schutzengel während ihrer Einsätze ausgefallen sind. Hatten sie z.B. Probleme, Junge Fahrer an ihrem verkehrsgefährdenden Verhalten zu hindern oder mussten sie dabei gegen die Wertvorstellungen der Peergroup ankämpfen? Des Weiteren wird gefragt, welche Optimierungsmöglichkeiten Schutzengel für das Projekt sehen.

Da das Forschungsinteresse die Erhebung subjektiver Wahrnehmungen und Einschätzungen erforderlich macht, wurde die qualitative Methode des leitfadengestützten Interviews gewählt, um Erfahrungen und handlungsleitende Einstellungen möglichst differenziert herauszuarbeiten. Es wurden 56 Interviews aufgezeichnet und ausgewertet.

Zunächst gilt es, typische Unfallsituationen näher zu betrachten, in die Junge Fahrer involviert sind, um sie als besondere Risikogruppe einzugrenzen (Kap. 2). Weshalb gerade Junge Fahrer zu riskantem Verhalten im Straßenverkehr neigen, ist Gegenstand des dritten Kapitels. Im Gegensatz dazu muss allerdings auch nach den Motiven von prosozialem Verhalten gefragt werden, denn dieses kann nicht nur als unterstützendes Handeln verstanden werden. Auch die Bereitschaft, sich z.B. gegen die Wertvorstellungen der eigenen Peergroup zu stellen, die an einem Samstagabend auf dem Weg zur Disco angeheitert ins Auto steigt, erfordert besondere soziale Qualitäten. In den Kapiteln vier und fünf wird deshalb gefragt, welche theoretischen Ansätze die Bereitschaft zum prosozialem Verhalten von Schutzengeln verständlich machen können, um in folgenden empirischen Teil solche Qualitäten gezielt abfragen zu können:

- Motivation und Hemmnisse für ein Handeln
- Faktoren, die sich möglicherweise auf spätere Handlungsorientierungen auswirken
- Zur Konzeption des Projekts
- Der demografische Kurzfragebogen soll es ermöglichen, Unterschiede hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bildung, Migrationshintergrund zu erheben.

Die Untersuchung ergab etliche Erkenntnisse, die zur Verbesserung des Projektes verwendbar sind und darüber hinaus auch einige Vorschläge für weitere Forschungen.

2. Problemsituation/Verkehrsunfalllage

Zunächst gilt es, die Begrifflichkeiten einzugrenzen, die sowohl in der vorliegenden Studie als auch in den folgenden statistischen Detailanalysen zu Unfallsituation in Deutschland verwendet werden.

Verkehrsunfälle werden gem. §1 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) in Deutschland als ein zumindest für einen Unfallbeteiligten unvorhergesehenes, plötzliches Ereignis, definiert und einen Sach- oder Personenschaden zur Folge hat, der nicht völlig belanglos ist (Deutscher Bundestag, 1990). Unfälle werden vom Statistischen Bundesamt (2011a) nach der Schwere der Unfallfolgen unterschieden in:

- Unfälle mit Personenschaden: Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte, die keinen Krankenhausaufenthalt benötigen.
- Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne, deren Ursache eine Ordnungswidrigkeit oder Straftat und mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.
- Sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel
- Übrige Sachschadensunfälle werden zahlenmäßig nach dem Unfallort (inner- oder außerorts, auf der Autobahn) erfasst.

Zum Teil wird in den zugrunde gelegten Statistiken von jungen/Jungen Fahrern bzw. Fahrerinnen oder jungen Erwachsenen geredet. Damit ist die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen gemeint, sie werden in der vorliegenden Arbeit durchgängig als *Junge Fahrer* bezeichnet.

Beteiligte an einem Verkehrsunfall sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen daher nicht zu den Unfallbeteiligten (Statistisches Bundesamt, 2011a).

Unter den sonstigen Geschädigten werden diejenigen Personen erfasst, die Sachschäden durch einen Unfall erlitten haben, aber nicht als Verkehrsteilnehmer am Unfall beteiligt waren. Hierunter fallen zum Beispiel Hausbesitzer, Eigentümer geparkter Fahrzeuge oder die jeweilige Stadt. Sonstige Geschädigte werden in der amtlichen Unfallstatistik nicht gezählt (Statistisches Bundesamt, 2011a).

Separat erfasst werden Alleinunfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist, unabhängig von der Anzahl der verunglückten Insassen (Statistisches Bundesamt, 2011a).

Bei den Unfallursachen wird zwischen allgemeinen Ursachen wie Hindernissen, Straßenverhältnissen oder Witterungseinflüssen, die dem Unfall an sich und nicht einem Beteiligten zugeordnet werden, und personenbezogenem Fehlverhalten wie überhöhter Geschwindigkeit, Missachten der Vorfahrt oder Fehler beim Überholen unterschieden. (Statistisches Bundesamt, 2011a).

2.1 Unfallsituation 2010 – Bundesrepublik

In Deutschland ist es möglich, ab 16 Jahren eine Fahrschule zu besuchen, um den Pkw-Führerschein zu erlangen. Mit 17 Jahren können junge Frauen und Männer in Begleitung eines Erwachsenen Auto fahren, mit 18 Jahren dann allein. Aufgrund zu geringer Erfahrung am Steuer oder wegen Überschätzung des eigenen Könnens, endet manche Fahrt abrupt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt in diesem Bereich jährlich eine traurige Bilanz (Statistisches Bundesamt, 2011b).

Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden stellt die Ergebnisse aller in Deutschland polizeilich gemeldeten Verkehrsunfälle zusammen, d.h. Unfälle, die keiner Polizeidienststelle gemeldet wurden, gehen nicht in die Statistik ein. Alle polizeilich gemeldeten Unfälle werden in einer Bundesstatistik erfasst.

Im Folgenden wird die Unfallsituation für das Jahr 2010 dargestellt. Dabei wird zunächst die Gesamtunfallsituation erläutert und dann auf die spezielle Unfallsituation der Jungen Fahrer eingegangen. Diese Vorgehensweise erleichtert die Einordnung der Verkehrsunfälle Junger Fahrer in den Gesamtkontext des Unfallgeschehens in Deutschland. Die verwendeten Statistiken sind dem *Report zur Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010* (Statistisches Bundesamt, 2011a) und, hinsichtlich der Jungen Fahrer, dem *Report Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2010* (Statistisches Bundesamt, 2011b) des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden entnommen.

2010 ist das unfallreichste Jahr seit 1999. Insgesamt 2,41 Millionen Unfälle hat die Polizei bundesweit im Jahr 2010 aufgenommen, dies waren rund 4,2 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Dabei waren beinahe sechs von sieben polizeilich aufgenommenen Unfällen mit Sachschäden verbunden. Unfälle, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, also schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden, sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 Prozent auf 92.107

gestiegen. Die Zahl der sonstigen Sachschadensunfälle hat mit 6,2 Prozent deutlich zugenommen und lag 2010 bei rund 2,03 Millionen Unfällen.

Unfälle mit Verletzten oder Toten gingen 2010 um 7,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 288.297 zurück. Der Anteil der Toten verringerte sich um 12,1 Prozent und war damit so niedrig wie seit 1950 nicht mehr. Auch die Zahl der Schwerverletzten ging um 8,7 Prozent zurück. Etwas geringer fiel der Rückgang des Anteils der Leichtverletzten aus, der um 6,2 Prozent gesunken ist.

Überhöhte Geschwindigkeit war 2010 mit einem Anteil von 15,9 Prozent die Unfallursache Nummer eins bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Zu hohe Geschwindigkeit ist jedoch nicht nur die häufigste Unfallursache, sondern zieht auch die schwersten Folgen nach sich. Mit 26 Getöteten auf 1.000 Geschwindigkeitsunfälle ist die Zahl der Todesopfer bei dieser Unfallursache doppelt so hoch wie bei allen anderen Unfallursachen, bei denen auf 1.000 Verkehrsunfälle 13 Getötete kommen. Zwei von fünf Getöteten gehen auf überhöhte Geschwindigkeit zurück. Wenngleich diese Zahl im Vergleich zu 2009 um 2,4 Prozent zurückgegangen ist, starben noch immer 1.441 Personen und 74.842 Menschen wurden durch überhöhte Geschwindigkeit verletzt.

Bei 4,1 Prozent der polizeilich registrierten Unfälle mit Personenschaden wurde bei mindestens einem Beteiligten Alkoholeinfluss festgestellt. Nahezu jeder elfte Todesfall im Straßenverkehr ist ein Alkoholunfall. Auch wenn 2010 ein Rückgang von 14 Prozent bei den Alkoholunfällen zu verzeichnen ist, so besteht weiterhin eine hohe Dunkelziffer. Nicht bei jedem Unfallbeteiligten wird festgestellt, dass er unter Alkoholeinfluss steht. Auch im Fall von Verkehrsunfallfluchten, bei denen der Flüchtige erst im Nachhinein oder gar nicht ermittelt werden kann, darf ein erheblicher Anteil von alkoholisierten Unfallverursachern vermutet werden. Ebenso werden Alleinunfälle der Polizei häufig nicht gemeldet. Auch hier kann ein möglicher Alkoholisierungsgrad des Fahrers nicht festgestellt werden. Junge Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren sind mit 33 Prozent überdurchschnittlich oft an Alkohol bedingten Unfällen beteiligt.

Junge Fahrer haben ganz generell das mit deutlichem Abstand zu allen anderen Altersgruppen höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2010 sind 73.172 Junge Fahrer verunglückt, davon 690 tödlich. Damit gehörte jeder fünfte Verletzte und Getötete zu diesen sieben Altersjahrgängen, wobei lediglich jeder Zwölfte der Gesamtbevölkerung dieser Altersgruppe angehört.

Bezieht man die Verunglücktenzahlen auf die Einwohnerzahl, so wird die hohe Unfallbeteiligung dieser Altersgruppe besonders deutlich. Mit 1.077 verunglückten Jungen Fahrern, die auf 100.000 Einwohner kamen, liegt deren Anteil doppelt so hoch wie im Vergleich zum Durchschnittswert der Gesamtbevölkerung, der bei 458 Verunglückten auf 100.000 Einwohner liegt. Das gleiche Bild zeigt sich bei den Getötetenzahlen. Auch hier liegt der Anteil der im Straßenverkehr getöteten jungen Erwachsenen mit 102 auf eine Million Einwohner deutlich mehr als doppelt so hoch wie beim durchschnittlichen Wert der Gesamtbevölkerung mit 45 Getöteten auf eine Million Einwohner.

Auch wenn die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Jungen Fahrer alarmierend hoch ist, so ist die Zahl der Verunglückten dieser Altersgruppe im längerfristigen Vergleich jedoch stetig zurückgegangen. Seit 1991 ist die Zahl der verunglückten Jungen Fahrer um rund 46 Prozent gesunken (von 134.764 auf 73.172). Bei den Getöteten ist sogar ein Rückgang auf ein Viertel der ursprünglichen Zahlen zu verzeichnen, von 2.749 auf 690.

Die 18- bis 24-Jährigen verunglückten 2010 besonders häufig im Zusammenhang mit der Benutzung eines Pkws. Fast zwei Drittel der Verunglückten kamen als Pkw-Insassen zuschaden (72 Prozent), mehr als doppelt so viele als Fahrer, denn als Beifahrer. Mit 8,8 Prozent Anteil an den Verunglückten liegen die Fahrradfahrer an zweiter Stelle, dicht gefolgt von den Motorradfahrern mit 6,5 Prozent. Als Fußgänger verunglückten lediglich 4,4 Prozent der 18- bis 24-Jährigen.

Bei den Getöteten liegt die Anzahl in dieser Altersgruppe noch etwas höher, was die Pkw-Benutzung betrifft. Als Pkw-Insassen wurden 74 Prozent der jungen Erwachsenen getötet. Dabei führten mit 72 Prozent etwa drei Viertel der später getöteten 508 Jungen Fahrer den Pkw selbst.

Bei der Geschlechterverteilung in der Altersgruppe liegen die männlichen und weiblichen Verkehrsteilnehmer ungefähr gleichauf, wenn es um Verunglückte geht. 51 Prozent waren männlich, 49 Prozent weiblich, was in etwa auch der Geschlechterverteilung in der Gesamtbevölkerung entspricht. Jedoch ist die Schwere der Unfälle bei den männlichen Fahrern deutlich größer. Mit 69 Prozent waren mehr als zwei Drittel der Pkw-Verkehrstoten des Jahres 2010 männlichen Geschlechts.

Hinsichtlich der Schwere der Folgen eines Verkehrsunfalls gab es im Jahr 2010 ebenfalls einen Unterschied zwischen den Geschlechtern. Bei Unfällen, bei denen eine

junge Frau Hauptverursacherin war, wurden bei je 1.000 dieser Unfälle 8 Personen getötet und 199 schwer verletzt, bei den männlichen Hauptunfallverursachern waren es hingegen 17 Getötete und 238 Schwerverletzte. Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden, der von einem Jungen Fahrer verursacht wurde, getötet oder schwer verletzt zu werden, war damit doppelt so hoch, wenn dieser männlichen Geschlechts war.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verunglückten in 2010 in der Altersgruppe um 8,3 Prozent gesunken. Bei den Getöteten in 2010 war sogar eine Verringerung um 13 Prozent, zu verzeichnen. Bei näherer Betrachtung dieses Rückgangs hinsichtlich der Verteilung innerhalb der Altersjahrgänge zeigt sich, dass dieser überwiegend auf die 18- bis 20-Jährigen zurückzuführen ist (63 Personen oder 19 Prozent).

Mit einem Anteil von 16 Prozent verunglücken Junge Fahrer am häufigsten bei Unfällen zu den typischen Zeiten des allgemeinen Berufsverkehrs zwischen 16.00 und 18.00 Uhr.

In den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes, ganz besonders häufig freitags zwischen 22.00 und 24.00 Uhr und samstags und sonntags zwischen 00.00 und 06.00 Uhr verunglückten Junge Fahrer ebenfalls besonders häufig. Während dieses nur 14 Stunden umfassenden Zeitfensters kam nahezu jeder Sechste (16 Prozent) der Altersgruppe der Jungen Fahrer ums Leben, aber nur 5,4 Prozent der Getöteten der übrigen Altersgruppen. In diesem Zusammenhang wird auch von den typischen Disco-Unfällen gesprochen (Marthiens/Schulze, 1989; Schulze, 1998).

Betrachtet man die Unfallverursacher, so sind es erneut die Jungen Fahrer, die hier die Tabellen anführen. Mit einem Anteil von 24 Prozent wurde jeder vierte Unfall dieser Kategorie im Jahre 2010 von einem Jungen Fahrer oder einer Jungen Fahrerin verursacht. Gleiches zeigt sich auch, wenn man die Unfälle mit Personenschaden betrachtet, an denen Junge Fahrer beteiligt waren. Hier tragen sie mit 66 Prozent der polizeilich registrierten Unfallverursacher überdurchschnittlich häufig die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Dabei sind es vor allem die Fahranfänger im Alter zwischen 18 und 20 Jahren, die mit einem Anteil von 71 Prozent besonders herausstechen.

Annähernd jeder dritte Unfall mit Personenschaden, der im Jahr 2010 von einem Jungen Fahrer verursacht wurde, war ein Unfall, bei dem der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über das Fahrzeug verliert. Solche Unfälle endeten oft besonders schwer: 370

Menschen kamen bei diesem Unfalltyp ums Leben und machten damit 59 Prozent aller Getöteten bei Verkehrsunfällen aus, die von einem Jungen Fahrer verursacht wurden.

Nicht angepasste Geschwindigkeit führte 2010 die Liste der Unfallursachen bei den 18- bis 24-Jährigen mit 22 Prozent an. Die Ursachen Abstand halten und Vorfahrt/Vorrang lagen mit vergleichsweise geringen 11 bzw. 10 Prozent an zweiter und dritter Stelle.

Dieses Ergebnis erfährt noch eine Unterstützung durch die Betrachtung der Verkehrsunfälle, bei denen ein Junger Fahrer getötet wurde. Bei 43 Prozent war die Unfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit. Alkoholeinfluss spielte bei 9,7 Prozent dieser schwersten Unfälle im Straßenverkehr die entscheidende Rolle.

Auch hier ist deutlich ein geschlechtsspezifischer Unterschied zu erkennen: Die Unfallursache Geschwindigkeit lag mit 24 Prozent häufiger bei von männlichen Fahrern verursachten Unfällen als bei denen, die von weiblichen Fahrern verursacht wurden (18 Prozent). Noch deutlicher zeigt sich dieser Unterschied bei den Alkoholunfällen. Hier wurden 5,8 Prozent der Unfälle von männlichen und nur 0,9 Prozent von Fahrerinnen verursacht.

2.2 Unfallsituation 2010 – Land NRW und Kreis Gütersloh

Die Angaben zur Unfallsituation im Land NRW sind der Verkehrsunfallstatistik des Landes Nordrhein-Westfalen (Ministerium für Inneres und Kommunales, 2011) entnommen.

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle in NRW betrug im Jahr 2010 insgesamt 584.542, was einen Anstieg um 3,9 Prozent darstellt. Allerdings ist dieser Anstieg ausschließlich auf sogenannte Bagatellunfälle zurückzuführen (Polizei NRW, 2011). Knapp über 500.000 Verkehrsunfälle, was einem Anteil von 86 Prozent entspricht, hatten lediglich Sachschäden zur Folge.

In Nordrhein-Westfalen lag 2010 das Risiko, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, bei 4.102 Verunglückten, bezogen auf 1 Million Einwohner. Getötet wurden landesweit 31 Personen je eine Million Einwohner. Damit hatte NRW, verglichen mit Gesamtdeutschland, ein geringeres Personenschadensrisiko. Bei der Häufigkeit der Verunglückten wies NRW das geringste Risiko im gesamten Bundesgebiet auf, bei den Verkehrstoten lagen nur die drei Stadtstaaten Bremen, Hamburg und Berlin vor dem Flächenland NRW.

Die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, ist im Vergleich zum Vorjahr um rund 8 Prozent bzw. 5.079 Verkehrsunfälle gesunken. Insgesamt wurden 5.607 Menschen, entsprechend 7,2 Prozent, weniger im Straßenverkehr verletzt – bei einer Gesamtzahl von 72.758 Verletzten. Die Zahl der Verkehrstoten hat auf den Straßen in NRW einen historischen Tiefststand erreicht. Der Rückgang um 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahr bedeutet, dass in 2010 550 getöteten Menschen 70 Verkehrstote weniger als im Vorjahr zu beklagen waren.

Mit 21 Prozent war in 2010 die nicht angepasste Geschwindigkeit nach Fehlern beim Abbiegen und Wenden mit 36,9 Prozent die zweithäufigste Unfallursache. Alkoholkonsum des Fahrzeugführers war bei 7,9 Prozent der Unfälle ursächlich.

Anders zeigte sich die Verteilung der Hauptunfallursachen jedoch bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle mit besonders schweren Folgen. Hier war die nicht angepasste Geschwindigkeit in 37,8 Prozent aller Fälle ursächlich dafür, dass ein Mensch im Straßenverkehr ums Leben kam. Damit starben 207 Personen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit. Auf Alkohol sind 8,0 Prozent der Verkehrstoten, entsprechend 49 Getötete, zurückzuführen.

Junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren waren 2010 an insgesamt 34.465 Unfällen im Straßenverkehr beteiligt, an Unfällen mit Personenschaden waren es 18.128 (IT.NRW, 2011). Mit 11.458 männlichen Beteiligten ist deren Anzahl nahezu doppelt so hoch wie die der 6.670 weiblichen Beteiligten dieser Altersgruppe (IT.NRW, 2011).

In der Gruppe der Jungen Fahrer verunglückten im Jahr 2010 insgesamt 13.312 Personen. Damit sank die Anzahl der Verunglückten in dieser Altersgruppe im Vergleich zum Vorjahr auf den bislang niedrigsten Stand.

Das Risiko, als junger Fahrer in NRW bei einem Verkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden, lag im Jahr 2010 bei 893 Verunglückten pro 100.000 Einwohner. NRW weist damit den niedrigsten Wert unter den Flächenländern auf. Bei knapp der Hälfte waren die Fahrer selbst am Unfall beteiligt, während nur jeder Fünfte als Beifahrer verunglückte.

Gleiches gilt auch für die getöteten Jungen Fahrer. In NRW starben 2010 insgesamt 98 Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren bei Unfällen im Straßenverkehr. Dies ist erneut die niedrigste Anzahl bei einem Flächenland, nur unterschritten von den Getöteten in

den Stadtstaaten. 71 der Getöteten waren selbst aktive Verkehrsteilnehmer, 27 starben als Mitfahrer.

Als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen wurden 23.155 entsprechend 67,2 Prozent Junge Fahrer registriert. Damit lag deren Anzahl um das doppelte höher im Vergleich zu den anderen Altersgruppen (Polizei NRW, 2011). Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden waren 11.230 Junge Fahrer als Hauptunfallverursacher festgestellt wurden. Auch lagen männliche Verursacher mit 7.377 deutlich vor den 3.853 weiblichen Unfallverursachern (IT.NRW, 2011).

Unfallursache war bei nahezu jedem dritten Verkehrsunfall von Jungen Fahrern die nicht angepasste Geschwindigkeit. Diese hatte auch die schwersten Folgen in der Altersgruppe: 21 Junge Fahrer wurden bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen getötet, 380 schwer verletzt (Polizei NRW, 2011).

Übertragen auf eine „Unfalluhr“, kann für 2010 festgehalten werden, dass

- alle 55 Sekunden die Polizei einen Verkehrsunfall aufnahm
- alle 7 Minuten ein Mensch im Straßenverkehr verunglückte
- alle 40 Minuten ein Junger Fahrer verunglückte und
- alle 16 Stunden ein Mensch im Straßenverkehr getötet wurde

Die folgenden Daten zum Kreis Gütersloh sind dem Jahresbericht zur Verkehrsunfalllage 2010 der Kreispolizeibehörde Gütersloh entnommen (Polizei Gütersloh, 2011).

Mit 19.197 Unfällen stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Kreis Gütersloh im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 12,36 Prozent an.

Bei 8.934 Unfällen kam es lediglich zu Sachschäden, die allerdings in 456 Fällen schwerwiegend waren. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist um 7,76 Prozent auf 1.263 Unfälle gestiegen. Bei den Verkehrstoten konnte ein Rückgang um 38,89 Prozent von 18 auf 11 Getöteten erreicht werden, die Anzahl der Verletzten stieg jedoch um 4,16 Prozent auf 1.501 Verletzte insgesamt. Die Anzahl der Schwerverletzten hingegen ist um 8,61 Prozent auf 276 gesunken.

Bei der Betrachtung der Ursachen der 1.900 Verkehrsunfälle, die auf Hauptunfallursachen zurückzuführen sind (ohne reine Sachschadensunfälle), liegen

Fehler beim Abbiegen/Wenden (709) und bei der Vorfahrt bzw. beim Vorrang (514) vor nicht angepasster Geschwindigkeit (333) und Alkohol (193) als Unfallursache.

Die Wahrscheinlichkeit, in Gütersloh bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, liegt bei 427 verunglückten Personen auf 100.000 Einwohner.

Die Verkehrsunfallentwicklung bei den Jungen Fahrern zeigt im Jahr 2010 einen leichten Anstieg bei der Anzahl der Verunglückten. Im Jahr 2010 verunglückten im Kreisgebiet 297 Junge Fahrer, das sind 3 Menschen zwischen 18 und 24 Jahren mehr als im Jahr zuvor. Die Zahl der verletzten Jungen Fahrer stieg um 5 Personen auf insgesamt 294, dabei wurden 54 schwer und 241 leicht verletzt. Dies stellt einen minimalen Anstieg um 1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr dar, jedoch einen Rückgang um 20,3 Prozent, im Vergleich zu 2007, dem Start des Schutzengelprojekts (Haftmann, 2011). Die Anzahl der Getöteten verringerte sich um zwei auf insgesamt noch drei Junge Fahrer.

2.3 Unfallsituation Junger Fahrer

Aus der oben dargestellten Unfallsituation lässt sich zusammenfassend (Statistisches Bundesamt, 2011a, 2011b; IT NRW, 2011; Polizei NRW, 2011; Polizei Gütersloh, 2011) feststellen, dass Junge Fahrer, insbesondere bei den Verkehrsunfällen mit schweren Folgen, das mit Abstand zu allen anderen Altersgruppen höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr aufweisen.

Auch wenn die Zahl der Verunglückten dieser Altersgruppe im längerfristigen Vergleich stetig zurückgegangen ist, gehört aktuell jeder fünfte Getötete oder Verletzte zu diesen nur sieben Altersjahrgängen, die jedoch lediglich jeden Zwölften innerhalb der Gesamtbevölkerung stellen.

Bezieht man die Verunglückten- und Getötetenzahlen auf die Einwohnerzahl, so wird die hohe Unfallbeteiligung dieser Altersgruppe besonders deutlich. Ihr Anteil liegt im Vergleich um das Doppelte höher als der Durchschnittswert der Gesamtbevölkerung.

Hinsichtlich der Unfallursachen ist erkennbar, dass die 18- bis 24-Jährigen besonders häufig im Zusammenhang mit der Benutzung eines Pkws verunglücken – mehr als doppelt so häufig als Fahrer, denn als Beifahrer. Sehr oft kommen die von Jungen Fahrern verursachten Unfälle mit Personenschaden ohne Fremdbeteiligung zustande. Hierbei handelt es sich um die Unfälle im Straßenverkehr, bei denen der junge Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert. Unfälle dieser Art enden oft besonders schwer.

Insgesamt ist es die nicht angepasste Geschwindigkeit, welche die Liste der Unfallursachen bei den 18- bis 24-Jährigen anführt. Auch sind Junge Fahrer überdurchschnittlich häufig an alkoholbedingten Unfällen beteiligt.

Diese Unfallursachen korrespondieren mit der Zeitspanne, in der Junge Fahrer immer wieder verunglücken. Insbesondere am Wochenende, vor allem freitags nach 22.00 Uhr sowie in den Nacht- und frühen Morgenstunden von Samstag und Sonntag zwischen 00.00 und 06.00 Uhr, verunglückten Junge Fahrer besonders häufig. Dies sind typische Zeiten für Unfälle auf dem Weg in die Diskothek bzw. dem Heimweg.

Bei der Geschlechterverteilung in der Altersgruppe der Jungen Fahrer liegen, wenn es um die Zahl der Verunglückten geht, die männlichen und weiblichen Verkehrsteilnehmer ungefähr gleichauf. Jedoch verursachen und erleiden männliche Fahrer deutlich häufiger Verkehrsunfälle mit besonders schweren Folgen. Insbesondere dann, wenn Alkohol als Unfallursache gegeben ist.

3. Junge Fahrer als Risikogruppe im Straßenverkehr

Wie die Statistiken zur Unfallsituation gezeigt haben, sind Junge Fahrer eine herausragende Risikogruppe. In diesem Zusammenhang ist zu fragen, was jugendliches Risikoverhalten ausmacht.

Hurrelmann (1994, S.51) bemerkt, dass Jugend eine Lebensphase ist, aber „die Jugend als einheitliche soziale Gruppe gibt es nicht“. Modernisierungsprozesse und gesellschaftliche Differenzierungen haben zur Heterogenität der Jugend geführt, sodass nicht mehr von einem homogenen Gesamtbild der Jugend die Rede sein kann, vielmehr muss von Jugendlichen gesprochen werden (Ferchhoff, 1997). Lenz (1989) schlägt vor, Jugend in Handlungstypen zu unterscheiden, während andere eine Differenzierung der Jugend(sub)kulturen vorgenommen haben (Baacke/Ferchhoff, 1993; Ferchhoff, 1994).

Aus entwicklungspsychologischer Sicht ordnet Erikson (1966) junge Menschen ab dem zwölften Lebensjahr der Phase zu, die als Adoleszenz bezeichnet wird. Schäfers (2001) unterscheidet drei Phasen der Jugend: 1. die Pubertät zwischen dem 13. und 18. Lebensjahr, 2. die nachpubertäre Phase des Alters zwischen 18 und 21 und 3. die Nachjugendphase bis etwa zum 25. Lebensjahr. In dieser Zeit werden die Voraussetzungen für ein selbstständiges Handeln in allen gesellschaftlichen Bereichen erworben (Schäfers, 2001; ähnlich Steinberg, 1993). Die Abgrenzung zum Erwachsenenalter ist dabei nicht starr an Altersgrenzen gebunden. Was den Erwachsenenstatus kennzeichnet, ist die Selbstbestimmung, die schrittweise zunimmt (Engel/Hurrelmann, 1993). In diesem Sinne ist die Jugend eine Phase der Individuation (Oerter/Dreher, 2008), d.h. der Entwicklung von mehr und mehr Handlungskompetenz, um auf die Anforderungen der Umwelt zu reagieren, die eigenen Motive, Interessen und Bedürfnisse angemessen einbringen bzw. berücksichtigen zu können (Raithel, 2004).

Gerade in der heutigen Zeit verlagern sich über Schul-, Ausbildungs- und Studienzeiten der Eintritt in das Berufsleben und der Aufbau eigener, fester familiärer Strukturen im Lebenslauf weiter nach hinten, nicht selten bis an das 30. Lebensjahr heran. Daher wird in diesem Zusammenhang von einigen Autoren das Phänomen der Postadoleszenz diskutiert (Tippelt, 1984; Baacke, 1994). Zwar lassen sich Postadoleszenten hinsichtlich ihres Lebensalters, ihrer Erfahrungen und ihrer intellektuellen Entwicklung nicht mit Jugendlichen vergleichen, die gerade ihre Pubertät hinter sich gebracht haben, jedoch

aufgrund der häufig noch vorhandenen wirtschaftlichen (Teil-)Abhängigkeit vom Elternhaus und der noch andauernden Ausbildungszeit unterscheiden sie sich auch von Erwachsenen, die voll im Erwerbsleben stehen oder/und die Verantwortung für eine Familie tragen (Raithel, 2001). Raithel spricht deshalb von der „Verlängerung der Jugendphase“ (Raithel, 2001, S.15).

Schelsky (1957) hat den Übergang vom Kindes- ins Erwachsenenalter mit „nicht mehr“ und „noch nicht“ beschrieben – eine Phase also, die davon gekennzeichnet ist, dass keine wirkliche Eigenständigkeit für die Jugendlichen besteht, weil diese sich gleichsam zwischen zwei Polen bewegen. In der Auffassung von Erikson (1966) und auch Parsons (1965) spielt der Gedanke der Gegenwartsorientierung eine herausragende Rolle. Altersgleiche Gruppen gewinnen an Bedeutung im Prozess der Individuation (Zinnecker/Molnár, 1988; Raithel, 2004). Jugendliche richten sich an der Gruppe der Gleichaltrigen aus, sie orientieren bei der Bewältigung neuer Handlungsoptionen, Verhaltensweisen und hinsichtlich ihres Meinungsbildungsprozesses an Peergroups.

3.1 Theoretische Ansätze zum Risikobegriff

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Risiko verlief innerhalb der einzelnen Disziplinen bis in die 1960er Jahre des 20. Jahrhunderts weitgehend isoliert (Buergin, 1999). Durch gesellschaftliche Veränderungen, unter anderem ausgelöst durch die Einführung der Kernenergie, interessierte sich ab den 1970er Jahren eine breitere Öffentlichkeit für dieses Thema, sodass die Risikoforschung einen festen Platz in den Sozialwissenschaften einnahm (Scholz, 1995).

Die Begriffe Risiko und Gefahr sind eng miteinander verbunden. Gemeinsam ist beiden Konzepten, dass sie auf Unsicherheit bezogen sind, jedoch sind unerwünschte Konsequenzen oder Schäden bei jedem Begriff unterschiedlich konzipiert. Ist der Schaden dem Geschädigten selbst zuzurechnen, so ist die Rede von einem Risiko. Ist der Schaden dagegen fremden Einflüssen zuzurechnen, so liegt eine Gefahr vor (Luhmann, 1990).

Während Gefahren in aller Regel negativ konnotiert sind, werden Risiken nicht nur als Bedrohung wahrgenommen, sondern können auch positiv belegt sein. Dann nämlich, wenn auch erstrebenswerte Folgen erwartet werden. Entsprechend kann Risikoverhalten als unsicherheitsorientiertes Handeln verstanden werden (Raithel, 2004). Darüber hinaus ist Risikoverhalten mit Zurechenbarkeit im Sinne von Verantwortung verbunden.

Wenn ein Risiko eingegangen wird, stellt dies ein bewusstes Wagnis dar, das der Handelnde zu verantworten hat (Bonß, 1991). Als Risikoverhalten in diesem Sinne kann also ein Verhalten verstanden werden, bei dem der Eintritt einer Schädigung als unerwünschte Konsequenz möglich ist, wobei der Handelnde selbst verantwortlich wäre.

Es muss allerdings bedacht werden, dass jedes Handeln eine gewisse Unsicherheit beinhaltet, die keineswegs immer als Risiko wahrgenommen wird (Raithel, 2004). Schwenkmezger versteht unter Risikoverhalten deshalb „alle faktischen Entscheidungen unter Unsicherheit“ (1989, S.107). Ebenso allgemein, als Verhalten in Wahlsituationen mit ungewissem Ausgang bezeichnet Klebelsberg (1998) Risikoverhalten. In diesem Sinne betont Trimpop: “Risk taking is any consciously, or non-consciously controlled behavior with a perceived uncertainty about its outcome, and/or about its possible benefits or costs for the physical, economic or psycho-social well-being of oneself or others” (1994, S.9).

In der Forschung gibt es eine große Anzahl von Abgrenzungen und Systematisierungen von Risiken und Risikoverhalten, die sich, je nach Fachgebiet, deutlich unterscheiden (Rejda, 2003; Sandmann, 1987; Tversky/Kahneman, 1981,1973; Kahneman/Tversky 1979). Im Bereich des Risikomanagements stehen Konzeptionen und Methoden zum Umgang mit Risiken im Mittelpunkt (Klein, 2011; Wolke, 2007; Diederichs, 2004; Burger/Buchhart, 2002).

Risikoverhalten wird in unterschiedlichsten Lebensbereichen gezeigt. Entsprechend komplex ist auch die wissenschaftliche Forschung auf diesem Gebiet, die sich aus unterschiedlichsten Perspektiven dem Phänomen annimmt (Schwenkmezger, 1977). Entscheidungstheoretische Annahmen gehen davon aus, dass Handlungsentscheidungen nach ihren erwarteten positiven bzw. negativen Konsequenzen auf die Erwartungen des Individuums abgewogen werden. Sie beruhen auf der Annahme, dass Risikobereitschaft über die Aufgabenschwierigkeit in Leistungssituationen erwogen wird (Atkinson, 1957) oder stellen auf Situationen ab, in denen Entscheidungen über Verhalten zu Gewinnen oder Verlusten führen (Beckmann/Heckhausen, 2006; Rheinberg, 2008; Recke, 2001; Laux, 1998; Bitz, 1981). Das Risikoverhalten einer Person ist das Ergebnis von individueller Informationsbewertung und -verarbeitung und den damit verbundenen Entscheidungsprozessen (Trimpop/Zimolong, 1995; Zimolong/Trimpop, 1995). Persönlichkeitstheoretische Ansätze suchen nach dem optimalen Stimulierungsniveau.

Erreicht die Aktivierung ein optimales Niveau, so kommt es demnach zur Suche nach Erregung (*sensation seeking*), mit der auch Risiken in Kauf genommen oder sogar bewußt eingegangen werden (Zuckermann, 1979). Auch interindividuelle Unterschiede in der Wahrnehmung, Bewertung und Akzeptanz von Risikosituationen und die damit verbundenen unterschiedlichen Entscheidungen werden hierunter gefasst (Wiedemann/Mertens, 2005; Jungermann/Femers, 1995; Jungermann/Slovic, 1993; Slovic et al., 1980). Moderatorvariablenansätze betrachten vor allem die situationsspezifischen Einflüsse bei der Variation von Risikobereitschaft (Williams/Narendran, 1999; Rohrman, 1984; Schwenkmezger, 1977). Ansätze, die das Risikoverhalten in sozialen Situationen fokussieren, interessieren sich insbesondere dafür, welche Faktoren Risikoschubs bzw. das Zustandekommen risikobehafteter Verhaltensweisen (*risky-shift-effect*, *group-think-effekt*) auslösen. Sie stellen fest, dass individuelle Entscheidungen innerhalb einer Gruppe häufig risikoreicher ausfallen (Stoner, 1961; Janis, 1972).

Ob und in welchem Maß sich eine Person in einer Situation risikoreich verhält, hängt - davon kann generell ausgegangen werden - eng mit ihrer individuellen Risikobereitschaft zusammen. Hoyos (1980) definiert in diesem Zusammenhang Risikobereitschaft als eine persönliche Einstellung zum Gefahrenrisiko und somit als grundsätzlich stabil. Situationsbedingungen als situative Einflussfaktoren begründen aber eine aktuelle, von der jeweiligen Situation abhängige Bereitschaft zum Risikoverhalten (Falkenstein, 2005; Kupsch, 1973).

Eine Reihe von Modellen beschäftigt sich mit der Frage, wie eine Person zu ihrem individuellen Risikoverhalten kommt (Trimpop, 1994; Derby/Keeney, 1993; McGrath, 1976). Ein Modell ist die Theorie zur Risikomotivation (Risikomotivationstheorie) von Trimpop (1994). Diese fußt auf der Risikohomöostasetheorie von Wilde (1982), die ein sehr umfassendes Modell zum Risikoverhalten im Straßenverkehr darstellt. Wilde (1982) stellt damit ein Bezugssystem bereit, in dem das subjektiv empfundene Risiko bei Über- oder Unterschreiten zu einem systemischen Prozess der Regelung führt, mit dem Maßnahmen zur Erhöhung objektiver Sicherheit kompensiert werden.

Die *Risikomotivationstheorie* von Trimpop (1994) fokussiert den Zusammenhang von stabiler und situativer Risikobereitschaft. Sie verdeutlicht die Wirkung stabiler und situativer Einflussgrößen auf die Risikowahrnehmung und die damit verbundenen Verhaltensentscheidungen. Zentrale Annahme ist also, dass nicht nur zwischen

einzelnen Personen, sondern auch innerhalb einer Person Unterschiede hinsichtlich der Risikowahrnehmung bestehen.

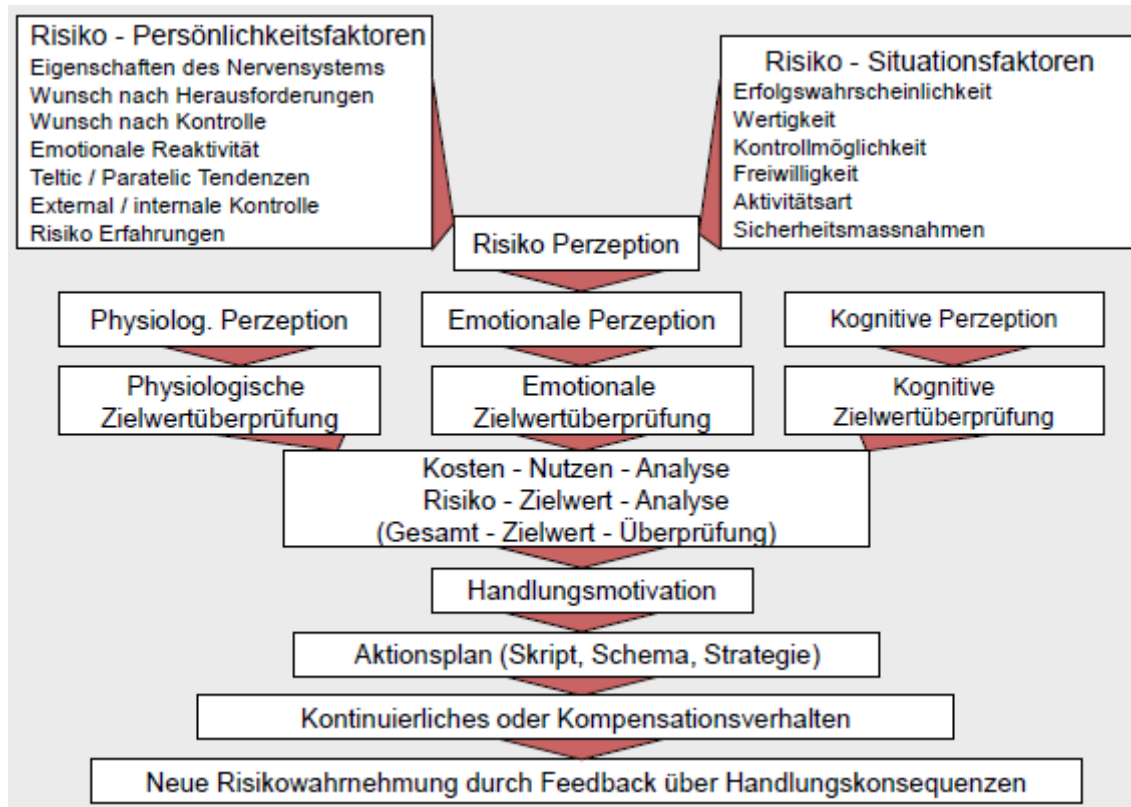


Abbildung 1 Risiko-Motivations-Theorie (Trimpop, 2011)

Trimpop (1994, 2011) geht in seiner wie folgt erläuterten Risikomotivationstheorie davon aus, dass sowohl persönlichkeitsbedingte Faktoren wie vorausgegangene Risikoerfahrungen, Erregungsniveau/*sensation seeking* oder Wunsch nach Kontrolle, als auch situative Risikofaktoren wie die Art der ausgeübten Tätigkeit, Bedeutung des Handlungserfolgs oder die Wahrscheinlichkeit, ein bestimmtes Ziel zu erreichen sowie deren Wechselwirkung für die Risikowahrnehmung von Bedeutung sind.

Die so beeinflusste Wahrnehmung eines Risikos besteht ihrerseits aus physiologischer, emotionaler und kognitiver Wahrnehmung. Die Motivation eine bestimmte Handlung durchzuführen, entsteht dann dadurch, dass auf physiologischer, emotionaler und kognitiver Ebene Zielwertüberprüfungen stattfinden. Dazu werden die wahrgenommenen Eindrücke mit den angestrebten Zielen oder Zielzuständen abgeglichen.

Den Zielwertanalysen schließt sich eine Kosten-Nutzen-Analyse an, bei der schließlich eine Überprüfung des Gesamtzielwerts stattfindet. Es ist durchaus möglich, dass physiologische oder emotionale Vergleiche innerhalb der Gesamtzielwertüberprüfung schwerer wiegen als kognitive.

Das Ergebnis des Abwägens führt zur situativen Risikobereitschaft einer Person, in der zunächst die Motivation zu einem Handeln entsteht, welche über die Verhaltensentscheidung zur konkreten Handlung wird, indem eine Neubewertung des Risikos unter dem Einfluss der personalen und situativen Einflussfaktoren erfolgt. Dabei wird angestrebt, den Gesamtzielwert der vorausgegangenen physiologischen, emotionalen und kognitiven Zielwertüberprüfungen zu steigern, wodurch der Impuls zur Handlung gegeben wird.

Die Handlung selbst erfolgt dann aufgrund von Skripts, Schemata oder auf der Grundlage wissensbasierter, strategischer Entscheidungen. Sie kann, angelehnt an die Überlegungen von Wilde (1982), fortgesetzt oder kompensierend erfolgen, abhängig davon, ob ein physiologischer, emotionaler oder kognitiver Nutzen gegeben ist oder eine Diskrepanz zwischen angestrebter und möglicher Zielerreichung besteht.

Indem eine bestimmte Handlung durchgeführt wird, kommt es zur Veränderung der externen Umwelt. Veränderungen werden von dem Handelnden wiederum als neue Situationen wahrgenommen, vergleichbar mit einem hermeneutischen Zirkel, der zur veränderten Situationswahrnehmung und letztlich Bewertung führt (ebd.).

3.2 *Jugendliches Risikoverhalten*

In der Risikoforschung hat das Jugendalter über lange Zeit als kritische Lebensphase gegolten. Daher hat sich diese überwiegend auf die Betrachtung von Erleben und Verhalten von Störungen und defizitären Beeinträchtigungen beschränkt (Seiffge-Krenke/Olbrich, 1982). Durch die Live-Event-Forschung hat sich dies jedoch zugunsten der Analyse entwicklungsbedingter Übergänge verändert, wobei solche Ereignisse fokussiert werden, die eine spezielle Qualität des Erlebens und der damit verbundenen kognitiven Be- und Verarbeitung ermöglichen und bisherige Routinen aufheben (Dreher/Dreher, 1991).

Beim Risikoverhalten kann in qualitativer Hinsicht zwischen dem *risk-taking behavior* und dem *risk-behavior* unterschieden werden (Jessor, 2001). Zum *risk-behavior* zählen substanzbezogene Risikoverhaltensweisen wie Alkohol-, Nikotin-, Medikamenten- oder

Drogenkonsum und zum *risk-taking-behavior* riskante Aktivitäten wie Mutproben oder das riskante Fahrverhalten im Straßenverkehr. Beide Formen des Risikoverhaltens kommen bei Jungen Fahrern gehäuft vor.

Beim substanzbezogenen *risk-behavior* wird von Jugendlichen das Risiko häufig deshalb nicht erkannt oder nicht beachtet, weil keine unmittelbaren Folgen für die Gesundheit eintreten (Franzkowiak, 1986). Dieser Art von Risikoverhalten kommt eine starke Integrationsfunktion zu. Es kommt über den gemeinsamen Konsum zu Kontakten und vorübergehenden Gruppenbildungen (Nordlohne, 1992). Aber auch ein Beitrag zur Identitätsbildung durch Selbstinitiation ist denkbar, wenn die erste Zigarette oder der erste Alkohol als Symbol hierfür genutzt wird (Helfferich, 1994). Darüber hinaus können durch den Substanzkonsum psychosoziale Belastungen kurzfristig besser kompensiert werden (Mansel/Hurrelmann, 1991).

Bei dem verhaltensbezogenen *risk-taking-behavior* wird das Risiko schon eher wahrgenommen. Aufgrund einer hohen Selbstwirksamkeitsüberzeugung bezüglich des Gelingens der Handlung gehen Jugendliche aber häufig davon aus, ihnen würde schon nichts passieren (Raithel, 1999). Die Hauptfunktion dieses verhaltensbezogenen Risikohandelns ist die qualitative Integration, die Zugehörigkeit zu einer festen Gruppe. Im Zusammenhang mit dem *risk-taking-behavior* liefern aber auch die Selbstüberwindung, Selbstbestätigung und Selbstrepräsentation starke Antriebe für risikoreiches Verhalten.

Jugendliches Risikoverhalten kann weiterhin über neuronale Vorgänge im Gehirn bestimmt werden. Insbesondere die Wirkungen von Neurotransmittern und Hormonen wie Dopamin, Testosteron, Monoaminoxidase B, Endorphinen und Serotonin, werden als aktivierungsauslösend beschrieben. Bei erhöhten Werten geht Zuckermann (1996) davon aus, dass ein erhöhtes Erregungsniveau und damit erhöhte Risikobereitschaft vorliegt. Die Untersuchungen von Netter et al. (1996) zeigen einen Zusammenhang zwischen den umgangssprachlich auch als Glückshormone bekannten Botenstoffen Dopamin und Serotonin und der Risikobereitschaft. Diese Ergebnisse werden von Gerra et al. (2000) bestätigt. Serotonin wirkt auf das zentrale Nervensystem und nimmt Einfluss auf die Stimmungslage. Dopamin beeinflusst das sogenannte Belohnungszentrum im Gehirn. Es löst Gefühle aus, die ähnlich einem Flow-Erleben zu beschreiben sind. Die Untersuchung von Rosenblitt et al. (2001) zeigt darüber hinaus eine positive Korrelation von Stresshormonen und Risikoverhalten. Cortisol ist das

wichtigste Stresshormon des Menschen. Es erhöht den Blutzuckerspiegel und mobilisiert damit neue körperliche und geistige Energie (Swisshealthmed, 2010).

Mit Beginn der Pubertät kommt es zu einer unterschiedlichen Entwicklung des Risikoverhaltens bei Jungen und Mädchen. Jungen tendieren eher zu nach außen gerichteten Formen des Risikoverhaltens, wie Alkohol-/Drogenkonsum, riskantes Verhalten im Straßenverkehr oder Gewalthandlungen, Mädchen hingegen zeigen eher nach innen gerichtete Variationen, wie den Konsum von Medikamenten, ein gestörtes Essverhalten oder Suizidalität (Kolip, 1997). Als Grund hierfür nennt Hagemann-White (1984) den Umstand, dass die geschlechtsspezifische Entwicklung bei Mädchen und Jungen unterschiedlich verläuft. Während sich Mädchen mit der sie umgebenden Umwelt eher passiv auseinandersetzen, eignen sich Jungen die Umwelt eher aktiv an. Darüber hinaus spielt auch das geschlechtsspezifische Körperbild eine entscheidende Rolle. Das Mädchen entwickelt ein eher integratives Körperbild, wohingegen das des Jungen eher als instrumentell bezeichnet werden kann (Bauer, 1988). Raithel (2001) merkt in diesem Zusammenhang an, dass die Kategorien Leistung und Sieg für die Geschlechtsidentität von Jungen und jungen Männern eine zentrale Rolle spielen und sich daher Risikopraktiken und riskante Mutproben geradezu als Verhaltensweisen anbieten. Durch sie kann männliche Identität und Unverletzlichkeit (Invulnerabilität) dargestellt werden. Die Tatsache, dass damit eine körperlich gebundene, männliche Überlegenheit und Stärke demonstriert werden kann, unterstützt nahezu idealtypisch die Ausbildung der männlichen Geschlechtsidentität. So ist es nicht verwunderlich, dass bei denjenigen Jungen Fahrern, die als besonders gefährdet gelten, aufgrund ihres eigenen Verhaltens in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden, nahezu 85 Prozent (bei dem Action-Typ) bzw. mehr als 60 Prozent (bei dem Kick-suchenden Typ) männlich sind (Schulze, 1999).

Eine öffentliche Form der Männlichkeitspräsentation, wie sie beim Zeigen von risikobehafteten Verhaltensweisen im Straßenverkehr gegeben ist, wählen insbesondere marginalisierte Jungen, die aus sozial benachteiligten Milieus stammen (Helfferich, 1997). Diese Erkenntnis wird unterstützt durch die Untersuchungen von Schulze (1999), der feststellte, dass ein sehr hoher Anteil der von ihm als besonders gefährdet klassifizierten Jungen Fahrer aus der Berufsgruppe Bau und Metall stammt. Insgesamt jeder zweite der gefährdeten Jungen Fahrer (Action-Typ und Kick-suchender Typ) besitzt einen Hauptschulabschluss als höchsten Bildungsabschluss.

In Bezug auf ihre Einstellung zur Nutzung des Autos unterscheiden sich männliche und weibliche Fahrer ebenfalls. Während sich Mädchen häufiger aufgrund rationaler Gründe hinter das Steuer setzen, ist es für nahezu die doppelte Anzahl von Jungen ein Freizeitvergnügen, Auto zu fahren. Sie wollen „Spaß haben“ (Limbourg/Reiter, 2010). Diese Einstellung bedingt geradezu, dass die männlichen Fahrer höheren Gefahren im Straßenverkehr ausgesetzt sind als die weiblichen. In diesem Zusammenhang weist Raithel (2001a) darauf hin, dass der Spaß beim Autofahren eng mit der gefahrenen Geschwindigkeit zusammenhängt, weshalb männliche Junge Fahrer häufiger mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs seien. Diverse Untersuchungen belegen männlichen Fahrern eine höhere Neigung zum riskanten Verhalten im Straßenverkehr (Simons-Morton et al., 2005; Williams et al., 2007). Auch hinsichtlich der Einhaltung von Verkehrsregeln zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Fahrern (Yagil, 1998; Waller et al., 2001). Junge Fahrerinnen zeigten deutlich höhere Bereitschaft Verkehrsregeln zu beachten – nicht wegen der Befürchtung, bestraft zu werden, sondern aus Furcht vor einem möglichen Verkehrsunfall. Bei männlichen Fahrern war dies umgekehrt: Wenn sie angaben, sich regelkonform zu verhalten, so geschah dies aus der Furcht vor Sanktionen, nicht, weil ein Verkehrsunfall vermieden werden sollte.

Ein Entstehungsmodell für Risikoverhalten im Jugendalter haben Levitt et al. (1991) entwickelt. In diesem handlungs- und verhaltenstheoretischen Modell werden die folgenden drei Faktoren betont:

- Kenntnis und Wissen der Konsequenzen und Begleiterscheinungen eines Verhaltens. Hier geht es darum, einschätzen zu können, wie das soziale Umfeld das gezeigte Verhalten bewertet und welche persönlichen Konsequenzen aus dieser Bewertung sowie dem Verhalten an sich entstehen können.
- Fähigkeit zur Bewältigung von sozialen Lebenssituationen. Dabei werden die Kompetenzen und die Fertigkeiten erfasst, auf die in bestimmten Belastungssituationen zur Bewältigung zurückgegriffen werden kann.
- Zuschreibung der Bedeutung gezeigter Verhaltensweisen für die eigene Person. Berücksichtigt wird in diesem Zusammenhang die Motivation, die zu dem gezeigten Verhalten geführt hat, und welche Bedeutung (Vorteile) ein bestimmtes Verhalten für den Einzelnen mit sich bringt.

Nach diesem Modell ist die Wahrscheinlichkeit für ein riskantes Verhalten dann besonders hoch, wenn mangelhaftes Wissen bzw. unzureichende Fähigkeit zur Einschätzung einer drohenden Konsequenz gegeben ist, der Jugendliche über nur

wenige, unflexible Bewältigungsmechanismen verfügt und/oder die Wertigkeit des gezeigten Verhaltens für den jungen Menschen sehr hoch ist.

Aufgrund ihrer Bedeutung für den Jugendlichen nimmt die Peergroup einen wesentlichen Stellenwert bei der Betrachtung jugendlichen Risikoverhaltens ein.

Raithel (2004) spricht von einem Bedeutungszuwachs der Peergroups für die Jugendlichen und Heranwachsenden der heutigen Zeit, ausgelöst durch veränderte Rahmenbedingungen für die Jugendlichen und die längere Verweildauer im Schul- und Ausbildungssystem. Er vermutet, dass die Bedeutung solcher Peergroups im Hinblick auf die psychische Stabilität junger Menschen und ihrer Konsum- und Freizeitgestaltung in dem Maße zunimmt, wie sich die psychische und soziale Ablösung von den Eltern erfolgreich vollzieht. So wird der Fahrstil junger Fahrer direkt von Mitfahrern beeinflusst (Marthiens/Schulze, 1989). Durch die zunehmende Hinwendung zur Gruppe der Gleichaltrigen ändert sich auch die Selbstwahrnehmung, und die Wirkung auf andere gewinnt zunehmend an Bedeutung (Baacke, 1994). Dadurch gewinnen die Anwesenheit von Beifahrern und die vermutete Fremdeinschätzung an Bedeutung und beeinflussen den Fahrstil nachhaltig, Mobilität wird so zum gemeinschaftlichen Erlebnis (Hautzinger et al., 1996).

Peers lassen sich also nicht auf Gleichaltrigkeit reduzieren, in ihrem bedeutenden Einfluss auf die Sozialisation innerhalb der Altersgruppe müssen sie vor allem als Gleichgesinnte verstanden werden. Peers stammen zumeist aus demselben Milieu, sie haben ähnliche Wertorientierungen und Interessenlagen (Krappmann, 2002, 2004; Oswald, 2006). In Peergroups finden Orientierungsprozesse unter anderem durch Abgrenzungen statt, nicht nur von anderen Gruppen Gleichaltriger, sondern auch von Erwachsenen (Abels, 2007). Dabei geht die Anpassung an eine Gruppe (*in group*) sehr häufig mit der Abgrenzung von einer anderen Gruppe (*out group*) einher. Jugendliche und Heranwachsende erleben in ihren *in groups* Gruppen Akzeptanz und machen auf diese Weise Erfahrungen, die ihre Persönlichkeit stärken. Sie können aber auch die Ausgrenzung durch Gruppen erleben. Die Erfahrung des Ausgegrenzt-seins, des Alleinseins ist gerade in dieser formativen Phase besonders schmerzlich. Auch die Zuweisung von *labels* durch eine Gruppe ist in dieser Entwicklungsphase der Persönlichkeit besonders schwer zu ertragen (Abels, 2007). Isolation durch derartige Cliques wird von den Betroffenen als erhebliche psychosoziale Belastung erlebt

(Engel/Hurrelmann, 1989). Jugendliche streben daher nach Anerkennung durch Peergroups.

Die von Elkind (1980) entwickelte Theorie strategischer Interaktionen basiert auf der Annahme, dass bei der Bestimmung riskanter Handlungsweisen positive Verstärker wie Belohnung und Vergnügen einbezogen werden müssten. Die Gefahren und Herausforderungen, die durch das Risikoverhalten entstehen, verschaffen Jungen Fahrern ein höheres Ansehen innerhalb ihrer Peergroups, wodurch auch die Selbstakzeptanz steigt. Der Straßenverkehr bietet hierfür eine nahezu perfekte Bühne. Er ist leicht zugänglich, öffentlich und bietet alle Möglichkeiten zu riskanten Fahrmanövern. Raithel (1999) macht diesbezüglich auf den Konkurrenzcharakter von riskanten Fahrweisen aufmerksam. Eng verbunden ist damit die Suche nach immer intensiveren Erlebnissen, nach dem Kick oder dem Thrill, der den Alltag, die Routine durchbricht (Schulze, 1992). Zu Problemverhalten kommt es vor allem dann, wenn Risikoverhalten innerhalb der Peergroup gebilligt wird. Kennen Junge Fahrer viele Peermodelle, die risikoreiches Verhalten im Straßenverkehr zeigen, so ist die Gefahr, selbst ein solches Verhalten anzunehmen, groß, insbesondere für junge Männer (Henning, 1994). Dabei ist nicht allein das Erleben riskanter Verhaltensweisen im Verkehr ausschlaggebend, sondern dessen emotionale Bewertung (Russel/Snodgrass, 1987), die in besonderem Maße von den Wertungen der Peergroup abhängen (Jessor/Jessor, 1977, Mienert, 2002a).

Schulze (1996,1999) weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es Lebensstile gibt, in denen das Fahren eine herausragende Rolle spielt. Nicht nur das Fahren an sich, sondern auch das „Wie“ des Fahrens. Vor allem trifft dies auf die von ihm besonders herausgehobenen Action-Typen und Kick-suchenden Typen zu.

Weiterhin machen sich Gruppenphänomene bemerkbar, die unmittelbar mit der Anwesenheit der Peergroup zusammenhängen: *risky-shift* und *group think*.

Beim *risky shift* verhält es sich so, dass individuelle Entscheidungen innerhalb einer Gruppe häufig risikobehafteter ausfallen (Stoner, 1961). Stoner (1961) begründet dies damit, dass der Einzelne seine Entscheidung quasi auf die Gruppe abwälzt, seine Verantwortung auf eine größere Anzahl von Personen verteilt und damit selbst nur noch eine geringere Verantwortung empfindet (Verantwortungsdiffusion). Weiterhin kommt in Betracht, dass risikobereite Gruppenmitglieder ihre Meinung häufig deutlicher

vertreten und damit mehr Gehör finden. Zudem will der Einzelne vermeiden, innerhalb der Gruppe negativ aufzufallen, indem er eine andere Meinung vertritt (Gruppendruck).

Auf Risikoverhalten im Straßenverkehr bezogen, bedeutet das *risky shift*-Phänomen, dass das risikobehaftete Fahrverhalten von Mitfahrern häufig nicht kritisiert wird, so dass das auf diese Weise erhöhte Unfallrisiko von den anderen akzeptiert und mitgetragen wird. Wenn auch andere Peergruppenmitglieder potenziell risikoreiches Verhalten an den Tag legen, so wird dieses Verhalten vom Jungen Fahrer leichter übernommen. Er will nicht anders sein als die anderen, kein Spielverderber sein oder als feige gelten.

Bei dem *group think* Phänomen handelt es sich um einen Denkstil, der sich in hoch kohäsiven Gruppen entwickelt. Dabei kann das Streben nach Einstimmigkeit innerhalb der Gruppe zur Vernachlässigung möglicher Alternativen führen (Janis, 1972). Aufgrund des Verlangens, zu der Gruppe dazuzugehören, werden auch im Straßenverkehr tendenziell riskantere Verhaltensweisen gezeigt, als dies ohne die Gruppe der Fall wäre. Dieses Phänomen ist in Peergroups ebenfalls ausgeprägt. Dabei führt der Konformitätsdruck in der Gruppe zu verzerrten Denk- und Entscheidungsprozessen, die den Jungen Fahrer daran hindern, Entscheidungen zu treffen, die angemessen durchdacht sind. Die Entscheidungen werden ohne großes eigenes Nachdenken gefällt.

Der Einfluss der Peergroup drängt den der Eltern in vielen Bereichen des Alltags Stück für Stück zurück, wobei es zu deutlichen Spannungen und Konkurrenzgefühlen zwischen diesen beiden Sozialisationsinstanzen kommen kann. Abels (1998) schildert, dass in Befragungen danach, wie wichtig verschiedene Personen für das eigene Leben sind, die meisten Jugendlichen und Heranwachsenden die Mitglieder der Peergroup als ebenso wichtig wie die Eltern beschrieben, wobei durch Noack (2002) ergänzt wird, dass der Einfluss der Eltern mit zunehmendem Alter der Jugendlichen immer weiter abnimmt, trotz bis dato guter Beziehungen zu ihnen. Diese Abnahme bringt eine Veränderung der Qualität mit sich: Für kurzfristige und entwicklungsbedingte Problemstellungen sind nun eher die Gleichaltrigen zuständig, bei langfristigen oder tief greifenden Konflikten eher die Eltern. Damit ergänzen sich die Peergroup und die Eltern als Sozialisationsinstanzen. Im Idealfall stehen sie sich nicht entgegen (Noack, 2002).

Intensiv mit dem Phänomen der Peergroups beschäftigt hat sich Piaget (1972). Er beschreibt, dass Kinder zu Gleichaltrigen in einem gänzlich anderen Verhältnis stehen als zu ihren Eltern und anderen Erwachsenen. Diesen wird ganz allgemein ein weiterer Erfahrungsschatz, umfassenderes Wissen und größere Autorität zugeschrieben – unabhängig davon, ob dies tatsächlich so ist. Gleichaltrigen gegenüber wird mit der eigenen Meinung, den eigenen Absichten und Erwartungen entgegengetreten, wobei solche Identitätsfindungen heftig aufeinander treffen können. Unter Gleichaltrigen ist damit ein Sich-Reiben und Austarieren möglich, wie es zwischen Kindern und Eltern schwer denkbar wäre.

Wesentliche Funktionen der Peergroup sind (Wnuck, 1987)

- Entwickeln von sozialen Kompetenzen
- Hilfe bei der Bewältigung alters- und generationsspezifischer Problemstellungen
- identitätsbildende Eigenschaften
- Unterstützung zur Stabilisierung und Integration
- Bereitstellen von attraktiven Freizeitpartnern
- Vorbereitung auf die Welt der Erwachsenen und die damit verbundene Rolle

In der Gruppe der Gleichaltrigen inszenieren sich junge Menschen, sie müssen zeigen, wer sie sind und was sie können (Bastian, 2010). Die Peergroup bietet vielfältige Übungs- und Trainingsräume für das Sozialleben in einer modernen Gesellschaft (Hurrelmann, 2005).

Der Alltag junger Menschen ist von dauernder Bewegung gekennzeichnet. Dabei spielen auch neue Kommunikationstechniken eine entscheidende Rolle. E-Mail, Onlinedienste wie Twitter oder virtuelle Communities wie Facebook und SchülerVZ/StudiVZ lassen eine Kommunikation weit über den regionalen Lebensbereich zu. Hier kann sich jeder selbst inszenieren und Kontakte zu einer großen Anzahl von Gleichaltrigen oder Gleichgesinnten haben. Dem Erleben in der (virtuellen) Gruppe kommt dabei eine besondere Bedeutung zu (Mienert, 2002). Hier kann sich der Einzelne einen Autonomieraum schaffen, ohne Eltern, ausgerichtet an den eigenen Bedürfnissen und den Erwartungen der Gruppe, der virtuellen Peergroup. Auf diese Weise wird Unterwegssein für Jugendliche eine Option zur selbstbestimmten Mobilität (Schulz, 2003).

Canzler und Knie (1998) sehen im altersgruppenspezifischen Kontext Mobilität zunehmend als Möglichkeitsraum, für den ganz individuelle Handlungsstrategien geplant und in Bezug auf die tatsächliche Umsetzbarkeit geprüft werden. Dies wird von Hurrelmann (2002) noch dahin gehend ergänzt, dass der Straßenverkehr - insbesondere in den Nächten und am Wochenende - den idealen Rahmen abgibt, jugendtypisches Verhalten auszuleben. Dabei können – ohne die soziale Kontrolle Erwachsener – individuelle, soziale und normative Grenzen ausgelebt und die mit Selbstüberschätzung und dem Irrtum eigener Unverletzlichkeit (Unverletzlichkeitsannahme) gekoppelte Risikobereitschaft getestet werden (Limbourg/Reiter, 2003).

In Anlehnung an die Überlegungen von Piaget (1972) hat Krappmann (2004) festgestellt, dass sich Jugendlichen über die Beziehung zur Peergroup Mobilität aus einer völlig neuen Richtung erschließt. Über die Auseinandersetzung mit den Gleichaltrigen werden die Prägungen, die durch die Eltern erfolgten, hinterfragt und relativiert. Eigene, durch die Erfahrung mit den Gleichaltrigen gemachte verkehrsbezogene Einstellungen treten an die Stelle der bisherigen, elternsozialisierten Ansichten. Es spricht vieles dafür, dass elterliche Einstellungen und Werthaltungen das Erwachsenwerden nicht überdauern, sondern sukzessive durch die sozialisatorischen Einflüsse der Gruppe der Peers ersetzt werden (Kampmann, 2004).

Damit ist die Peergroup eine echte Sozialisationsinstanz für das Mobilitätsverhalten und die fahrzeugbezogene Einstellung junger Menschen sowie für die Schaffung der mobilitätsbezogenen Realität und den Umgang mit ihr.

3.3 Risikoverhalten Junger Fahrer im Straßenverkehr

Wird Risikoverhalten unter der Prämisse rationaler Entscheidungen untersucht (*rational choice*), also als kalkuliertes Verhalten, so wird davon ausgegangen, dass die Gefahr ein Produkt aus Eintrittswahrscheinlichkeit des gefährlichen Ereignisses und Bedeutsamkeit des Verhaltens ist. Risiko ist dann die Summe aus Gefahr und (Gefahren-) Exposition. Ein junger Fahrer nimmt demnach kein Risiko für das von ihm gezeigte Verhalten an, wenn einer der Multiplikatoren auf null gesetzt oder als sehr niedrig angenommen wird (Schlag, 2004). Strittig ist in diesem Zusammenhang, ob die objektive oder die subjektive Ausprägung der jeweiligen Parameter relevant ist. In jedem Fall ist jedoch das Risiko auf der Kostenseite zu verorten (Schlag, 2006). Es kann aber festgestellt werden, dass die Abwägung von Eintrittswahrscheinlichkeit und vom Wert des Nutzens und der Kosten der jeweiligen Verhaltensalternativen immer dann als hoch anzusehen

ist, wenn die subjektiv empfundene die tatsächlich gegebene Sicherheit übersteigt, wie es bei Jungen Fahrern oft gegeben ist (Schlag et al.; 1986). Besonders gefährdet auf ihrer Suche nach Sensationen sind Junge Fahrer, die von einem ADHS-Syndrom betroffen sind. Bei ihnen liegt das Risiko eines Verkehrsunfalls viermal höher als bei nicht hyperaktiven Jungen Fahrern (Barkley et al., 1993). Bei vom ADHS-Syndrom betroffenen Personen ist es häufig der Fall, dass sie versuchen, ihr zu geringes Aktivierungsniveau durch hyperaktives Handeln zu erhöhen. Derartiges Handeln ist unter anderem auch durch überhöhte Fahrgeschwindigkeit und riskante Fahrmanöver zu verwirklichen.

Musahl (1997) nennt dazu entscheidende Bedingungen des Handels. Er bemerkt, dass die Akzeptanz eines Risikos dann deutlich höher ist, wenn eine Handlung freiwillig ausgeführt wird, wenn angenommen wird, die Dinge zu kontrollieren zu können, oder wenn der Erfolg des Handelns vorhersehbar und die Handlung selbst attraktiv erscheinen. Zu vergleichbaren Ergebnissen kommen auch Renn (1989) und Neumann (1999). Diese Bedingungen treffen auf das Risikohandeln Junger Fahrer zu, die freiwillig fahren und angesichts ihrer mangelnden Erfahrung und in Unkenntnis der potenziellen Risiken glauben, die Situation gleichwohl kontrollieren zu können. Der Erfolg, unfallfrei am Zielort anzukommen oder Mitfahrern zu imponieren bzw. einfach Spaß zu haben, scheint vorhersehbar, insbesondere da das Fahren selbst eine Tätigkeit ist, die von Jungen Fahrern als Form von Freiheit und Herausforderung aufgefasst wird (Schlag, 2006).

Ebenfalls zu den *rational choice* Ansätzen gehört die Theorie des geplanten Verhaltens (*theory of planned behavior*) nach Ajzen (2002). Dieser Ansatz hat sich empirisch bewährt (Schlicht, 2002). Bei den Überlegungen von Ajzen (1988) wird die Intention, die abhängig von ihrer Ausprägung letztlich dazu führt, dass ein bestimmtes Verhalten gewählt wird, durch Einstellungen, subjektive Normen (wahrgenommene Sozialkontrolle) und Verhaltenskontrolle (Kontrollüberzeugungen) beeinflusst. Seinen Überlegungen zufolge hängt es von personalen und sozial normativen Faktoren ab, ob eine Person eine Handlungsabsicht entwickelt, die in eine konkrete Handlung umgesetzt wird. Diesem Modell zufolge steigt die Wahrscheinlichkeit eines der Einstellung des Jungen Fahrers entsprechenden risikoreichen Verhaltens an, wenn dessen persönliche Normen durch sein Umfeld gestützt werden und er der Überzeugung ist, die erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten zur tatsächlichen Umsetzung des Verhaltens zu besitzen.

Kritisch merkt Raithel (2004) dazu an, dass bei diesem Modell jedoch weder die sozialen Kontexte erfasst werden, in denen sich die risikoaffinen Verhaltensweisen abspielen, noch ihre spezifische Struktur. Handeln ergibt sich demzufolge ausschließlich aus innerpersonalen Mechanismen, was dazu führt, dass Risikoverhalten nicht selten als irrational oder gar pathologisch erscheint. Ebenso kritisieren Limbourg und Flade (2000), dass in Bezug auf Verhaltensweisen junger Fahrer eine subjektive Rationalität festgestellt werden kann, deren Vorhandensein sich jedoch mit den Objektivitätsansprüchen des *rational choice* Ansatzes nicht vereinbaren lässt.

Wilde (2001) unterscheidet objektive und subjektive Risikokomponenten. Die subjektive Risikokomponente ergibt sich für jeden Verkehrsteilnehmer individuell dadurch, dass er durch seine Teilnahme am Straßenverkehr und durch sein eigenes Handeln nicht nur potentiell dem Risiko eines Unfalls ausgesetzt ist, sondern dieses Risiko auch erkennt und akzeptiert. Dabei wägt er Kosten und Nutzen eines möglichen riskanten Verkehrsverhaltens ebenso gegeneinander ab, wie die Vor- und Nachteile eines sicheren. In der konkreten Verkehrssituation findet immer wieder ein Abgleich mit dem akzeptierten Risiko statt. Nach Wilde (2001) sollten akzeptiertes und situativ wahrgenommenes Risiko deckungsgleich sein, um maximalen Nutzen für den Verkehrsteilnehmer zu beinhalten. Werden Abweichungen wahrgenommen, führt dies zu korrigierendem Verhalten seitens des Verkehrsteilnehmers, welches sich auf das Unfallgeschehen, die objektive Risikokomponente auswirkt.

Risikoverhalten kann auch als Ergebnis der Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen motivationalen Tendenzen verstanden werden (Schlag, 2006). In diesem Rahmen wird das risikobehaftete Handeln junger Fahrer als Konflikt zwischen Motiven, Annäherung und Vermeidung aufgefasst. Herzberg und Schlag (2003) nehmen an, dass in dem aktiven Suchen nach starken Empfindungen (Motivation) die Tendenz zur Annäherung an ein Risiko liegt. Riskante Situationen werden als attraktiv empfunden, weil sie neu sind und gerade auch, weil der Ausgang ungewiss ist. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Risiko eingegangen wird, resultiert demnach aus der Unsicherheit über den Ausgang einer Handlung, nicht aus Unsicherheit bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. des Werts des Handlungsausgangs. Risiken sind damit nicht mehr nur auf der Kosten-, sondern auch auf der Nutzenseite des Verhaltens zu finden (Schlag, 2006). Sie sind nicht nur als ein Handlungshemmnis, sondern auch als eine Motivation zum Handeln anzusehen. Den Annäherungstendenzen an ein riskantes Verhalten stehen jedoch auch Vermeidungsneigungen gegenüber, welche durch die

Angst vor der Gefahr hervorgerufen wird. Zu beachten ist jedoch, dass das optimale Aktivierungsniveau nicht dort liegt, wo die geringste Angst bzw. Unsicherheit gegeben ist. Vielmehr besteht das Handlungsziel darin, ein optimales Aktivierungsniveau zu erreichen. Gefahren werden so lange akzeptiert, wie höher bewertete Ziele verwirklicht werden können (Schlag, 2006). Die Vermeidung von Langeweile gilt dabei als hochwertiges Handlungsziel. Dabei wird das Risiko leicht unterschätzt (Raithel, 2004).

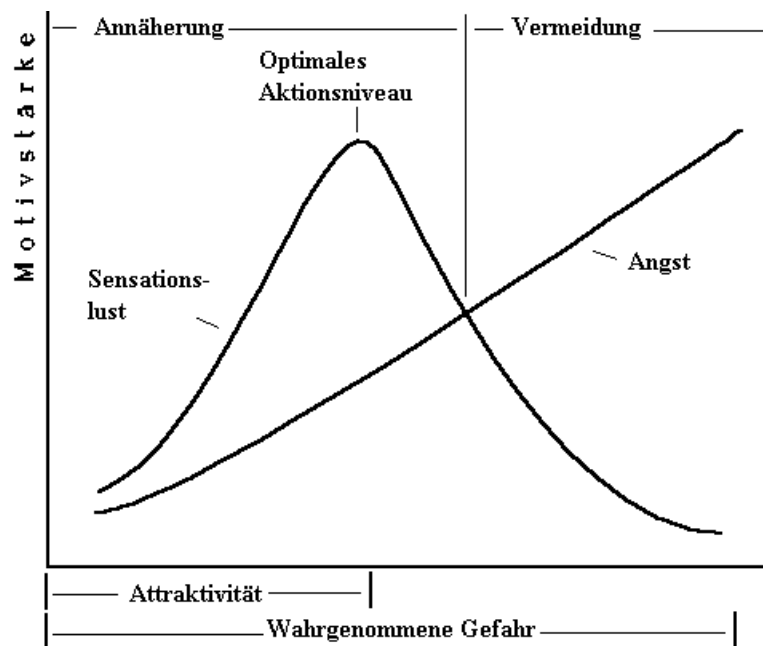


Abbildung 1: Annäherungs- und Vermeidungstendenzen in Abhängigkeit von Sensationslust und Angst (nach Zuckermann, 1976)

Nach Zuckermann (1976) ist das Streben nach Erregung, das als *sensation seeking*, ein Persönlichkeitsmerkmal, welches physiologisch tief im menschlichen Verhalten verankert ist und damit als relativ stabil angesehen werden kann. Zuckermann (1979) beschreibt *sensation seeking* als Verhaltensdisposition, die dadurch gekennzeichnet ist, dass immer wieder nach neuen, intensiven, komplexen und Abwechslung versprechenden Erfahrungen und Eindrücken gesucht wird.

Auch wenn beim *sensation seeking* starke Bezüge zum Risikoverhalten angenommen werden (Zuckermann, 1994; Horvath/Zuckermann, 1993), ist dies nicht gleichzusetzen mit Risikoverhalten. Personen, die als *Sensation-seeker* bezeichnet werden können,

suchen nicht das Risiko, sie akzeptieren es jedoch, um einen angestrebten Erregungszustand zu erlangen (Trimpop, 1994).

Bei dieser Erregung sind neurochemische Veränderungen im Gehirn zentral beteiligt (Zuckermann, 1996). Es wird angenommen, dass die Suche nach Sensationen mit zunehmendem Alter abnimmt. Der Höhepunkt des *sensation seeking* wird dem Alter zwischen 16 und 20 Jahren zugeschrieben (Ruch/Zuckermann, 2001). Weiterhin werden geschlechtsspezifische Unterschiede herausgestellt, bei denen junge Männer deutlich höhere Werte aufweisen als junge Frauen (Beauducel et al., 2003).

Kritik an dem biologisch orientierten Ansatz von Zuckermann, kommt von Rheinberg (2008). Er bezieht sich in seiner Kritik darauf, dass der Zusammenhang zwischen Disposition und Verhalten in theoretischer Hinsicht nicht klar ist. Rheinberg (2008) begründet seine Kritik damit, dass Aussagen zur Beziehung zwischen *sensation seeking* Wert und kognitiven bzw. emotionalen Reaktionen fehlen, obwohl sich genau aus dieser das konkrete Verhalten ergibt.

Es werden unterschiedliche Ausprägungen von *sensation seeking* unterschieden (Hoyle et al., 2002):

- *thrill and adventure seeking*: Suche nach dem Kick und Abenteuer durch bewusstes Missachten von Verkehrsregeln oder Elternbotschaften, der Reiz, etwas Verbotenes zu tun.
- *experience seeking*: Suche nach neuen Erfahrungen, Austesten des Fahrzeuges und die Bewältigung bislang unbekannter Situationen.
- *disinhibition seeking*: Suche nach enthemmenden Zuständen, wie sie beim fahren mit überhöhter Geschwindigkeit mit lauter oder unter Einfluss berauschender Mittel ermöglicht wird.
- *boredom susceptibility*: Langeweile

Bei der Suche nach *kick* oder *thrill* geht es zum einen um das Verlangen nach neuen, aufregenden Erfahrungen und zum andern um die Bereitschaft, physische und soziale Gefahren auf sich zu nehmen (Schulze, 1999). Außerdem konnten Hoyle et al. (2002) nachweisen, dass hohe *sensation seeking*-Punktwerte mit hohen Testosteronwerten einhergehen, wie sie in der Adoleszenz bei männlichen Jugendlichen besonders ausgeprägt sind, was die höhere Risikobereitschaft männlicher Fahrer erklärt.

Überträgt man diese Erkenntnisse auf Junge Fahrer, so muss festgestellt werden, dass es bei dieser Gruppe häufig gerade das Ziel ist, sich nicht nur fortzubewegen, sondern dem

Alltag zu entfliehen, Routinen und Regeln hinter sich zu lassen, um ein Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit zu erlangen (Schlag et al., 1986).

Rosenbloom (2003) zeigt auf, dass sensation seeking und Risikoverhalten im Straßenverkehr in Zusammenhang stehen, wobei eine stärkere Ausprägung von sensation seeking sich in risikofreudigerem Verhalten, eine schwächere Ausprägung hingegen in gesteigerter Risikowahrnehmung ausdrückt.

In der soziologischen Ungleichheitsforschung (Hradil, 1999; Geißler, 2002) wird unter anderem auch der Zusammenhang zwischen sozial-strukturellem Status und individuellen Verhaltensorientierungen untersucht. Milieus und Lebensstile sind in den Fokus der Betrachtung gerückt (Hradil, 1983). In diesem Kontext bilden Faktoren wie Werte, Konsum- oder Freizeitstile eine Grundlage, um Differenzierungen vorzunehmen. Schulze (1998) betont, dass der Faktor Bildung nicht mehr zur Erklärung sozialer Ungleichheit herangezogen werden kann. Er unterscheidet dabei für die Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Jungen Fahrer fünf Lebens- und Freizeitstilgruppen. Er weist darauf hin, dass für diese Altersgruppe ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Lebensstil, Freizeitstil und allen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen bis hin zur Unfallentwicklung besteht. Er gelangt zu dem Schluss, dass für nahezu 40 Prozent der Jungen Fahrer ein besonderes Unfallrisiko im Straßenverkehr besteht, die er als Action-Typen und Kick-suchende Typen beschreibt. Bei diesen Typen sieht er eine typische Gefahrentrias gegeben: freizeitbedingte Nachtfahrten, die häufig durchgeführt werden, Alkoholkonsum, häufig und intensiv (auch Marihuana und Cannabiskonsum) sowie psychologischer Missbrauch des Autos. Weiterhin ist für diese Typen bezeichnend, dass sie das insgesamt höchste Bedürfnis nach *sensation seeking* an den Tag legen (Schulze, 1999).

Ein weiterer Ansatz, das spezielle Risikoverhalten junger Fahrer zu untersuchen, besteht in der Betrachtung überdurchschnittlicher psychosozialer Belastungen dieser Lebensphase, für die nur unzureichende Bewältigungskapazitäten vorhanden sind. Aus diesen Belastungen entstehen Orientierungskrisen und Unsicherheiten im Verhalten, wobei Grenzen ausgetestet und dabei nicht selten überschritten werden (Engel/Hurrelmann, 1993). Das Risikoverhalten dient in diesem Zusammenhang der „Lösung“ von Problemen und Herausforderungen, die sich aus dem Entwicklungsprozess ergeben (Silbereisen/Reese, 2001). Jugendliche brauchen intensive Erlebnisse für ihre gesunde Entwicklung (Mansel/Hurrelmann, 1991). Kommt

es aber zu Problemen bei der Bewältigung von Anforderungen, kann sich dies in riskanten Verhaltensweisen umsetzen, das als Symptom problematischer Lebensumstände verstanden werden muss (Buskotte, 1994). Den engen Zusammenhang von psychosozialer Reife und mobilitätsbezogenen Einstellungen hat Mienert (2002) untersucht. Dabei sind es insbesondere die Defizite bei der Bearbeitung wichtiger Entwicklungsaufgaben, die mit risikoreichem Verhalten im Straßenverkehr in engem Zusammenhang stehen. Unterschiede in Persönlichkeitsvariablen (etwa Erregbarkeit, emotionale Labilität, betont maskulines Verhalten) führen zu signifikanten Unterschieden beim Risikoverhalten im Straßenverkehr (Hautzinger et al., 1996).

Risikobelastete Situationen werden abhängig vom Alter unterschiedlich aufgesucht und erlebt. Riskante Verhaltensweisen werden durch unterschiedliche Situationswahrnehmungen ausgelöst und schließlich hängt die Bewältigung von Risikosituationen von der Fahrerfahrung und damit auch vom Alter ab. Schlag (1987) unterscheidet in Bezug auf die spezifischen Verhaltensweisen junger Fahrer zwischen folgenden innerpersonalen Gegebenheiten:

- *Fähigkeiten und Fertigkeiten:* Durch die in jungen Jahren sehr gut ausgeprägten Reflexe und sonstigen positiven körperlichen Voraussetzungen entsteht leicht eine positiv verzerrte Einschätzung der Sicherheit und hinsichtlich der Fahrkenntnisse.
- *Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenantizipation:* Informationsaufnahme und Verarbeitung hinsichtlich der Geschehnisse im Straßenverkehr sind bei Jungen Fahrern noch in der Entwicklung begriffen und können bei gleichzeitiger unzureichender Fahrzeugbeherrschung dazu führen, dass Gefahrensituationen öfter eintreten und nur unter Schwierigkeiten beherrschbar sind. Gerade zu Anfang einer Fahrerkarriere fehlen Erfahrungen in der Einschätzung von Risiken, was dazu führt, dass Erprobungsverhaltensweisen und mangelnde Gefahrenwahrnehmungen eine Ausreizung von Risikogrenzen zur Folge haben.
- *Denk- und Urteilsstrukturen:* In aller Regel kommen Junge Fahrer ohne Unfälle oder Sanktionen für Fehlverhalten an ihr Ziel an, was lerntheoretisch als Belohnung anzusehen ist. Entsprechend wird dieses belohnte Verhalten beibehalten, auch wenn es auf dem Weg dahin zu Risikosituationen gekommen sein kann.

Es fehlt Jungen Fahrern nicht nur an Erfahrung, auch ihre spezifischen Urteilsheuristiken sind zu beachten, die schwierige Entscheidungen soweit reduzieren, dass sie handhabbar werden. Auf derartige Vereinfachungen sind junge in besonderem Maße Fahrer angewiesen. Als Folge daraus kann der Konflikt zwischen dem Wunsch nach schnellem Fahren und der Abneigung gegen Sanktionen (Apetenz–Aversions–Konflikt) dergestalt gelöst werden, dass die Aversionskomponente subjektiv nahezu auf

null gesetzt ist. Die Angst vor Sanktionen greift damit nicht mehr oder nur noch marginal in den Bewertungsprozess ein. Auch dies führt zu einer Erhöhung des eigenen Risikopotenzials.

- *Einstellungen*: Häufig ist bei Jungen Fahrern die eher hedonistische Ausrichtung auf das Erleben von Spaß, Gemeinschaft und das Durchstehen von Risiken gegeben, verbunden mit der fatalistisch anmutenden Überzeugung, dass das Schicksal über die Zukunft bestimmt. Dies kann dazu führen, eher einem gegenwartsorientierten Lebensentwurf zu folgen, in dem Gefahren geringer eingeschätzt oder geradezu gering geschätzt werden, wenn nur das Vergnügen und die Anerkennung von außen stimmen.
- *Fahrmotive*: Häufig sind es besondere Fahrmotive, die das Fahrverhalten beeinflussen. Das Auto wird symbolisch genutzt, um eine Vielzahl anderer Motive, wie beispielsweise das Erleben von Beweglichkeit und Unabhängigkeit, die Distanz zu einengenden Lebensumständen, die Vervielfachung der Körperkräfte, das Ausüben von Kontrolle, die Macht über Natur, Fahrzeug und andere Verkehrsteilnehmer, sowie ein durch Fahrt, Musik und Wärme erzeugtes Wohlgefühl auszuleben.

In Anlehnung an Näätänen und Summala (1976) identifiziert Schlag (1987) sechs solcher begleitenden Fahrmotive: Ziele, die mit der Fahrt zusammenhängen (Zeitdruck, Wettkampf), Emotionen, die aus dem Verkehr heraus entstehen oder unabhängig davon vorhanden sind (Dampf ablassen, Ausbruch aus dem Alltag), das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, informelle Regeln, Selbstbestätigung und Identitätsfindung (Erprobung, Demonstration und Bestätigung des eigenen fahrerischen Könnens), hedonistische Ziele (Lust am schnellen Fahren) und das Ausprobieren von Grenzen bzw. die Lust an der Angst (Thrill, Gefährdungsüberwindung als Selbstüberwindung). Für die Fahrentwicklung junger Fahrer haben Chatenet und Simonnet (1982) gezeigt, dass die Unfallbelastung nicht in der Anfangsphase am höchsten ist, in der noch technische Fahrsicherheit gewonnen und die Komplexität des Straßenverkehrs bewältigt werden musste, sondern in der darauf folgenden Erprobungsphase. Als kritisch hat sich die Phase nach einer etwa sechsmonatigen Fahrpraxis herausgestellt, in der Junge Fahrer aufgrund unzureichender Verkehrserfahrung verstärkt dazu neigen, ihre Fähigkeiten zu über- und die Gefahren des Straßenverkehrs zu unterschätzen (Klein, 2000).

In aller Regel erwerben Junge Fahrer ihren Führerschein um den 18. Geburtstag herum. Auch wenn nach der Einführung des *Begleiteten Fahrens* mit 17 Jahren bereits eine eingeschränkte Fahrerlaubnis erworben werden kann, so ist doch ein eigenverantwortliches, freies Fahren erst mit Eintritt in das 19. Lebensjahr möglich.

Dieser Zeitpunkt ist für durch eine ganze Anzahl von Entwicklungsaufgaben gekennzeichnet, die bewältigt werden müssen. Dabei sind Aufgaben, die sich auf die Entwicklung von Beziehungen zur Gruppe der Gleichaltrigen, die Identitätsentwicklung oder die Aufnahme intimer Beziehungen oder auch die Ablösung von den Eltern richten, von herausragender Bedeutung (Oerter/Dreher, 2008). Der Besitz eines Führerscheins kann für Junge Fahrer sogar eine stark identitätsstiftende Funktion haben (Mayerhofer et al., 1990). Der Erwerb des Führerscheins fällt also in eine für die Jungen Fahrer kritische Lebensphase (Schlag/Schleger, 1995). Mit dieser Phase des Suchens und Ausprobierens sind auch Grenzerfahrungen und -überschreitungen, zu denen Risikosituationen gehören, eng miteinander verbunden (Mienert, 2002a).

Fehleinschätzungen jugendlicher Fahrer sind auf den für diese Entwicklungsphase typischen jugendlichen Egozentrismus zurückführen. Jugendliche sind phasenweise stark auf sich selbst bezogen und orientieren sich nach Innen, an ihren eigenen Wahrnehmungen. Die Umwelt und die mit ihr verbundenen Gefahren werden in dieser Phase nicht realistisch wahrgenommen (Elkind, 1967). Dieser bereits in den Verhaltens- und Risikoformen angesprochene Egozentrismus führt dazu, dass Junge Fahrer die Sicherheit ihres Fahrstils deutlich überschätzen (Shell/ADAC 2000) und die objektiv vorhandenen Gefahren des Straßenverkehrs nicht adäquat wahrnehmen (Berger, 1998). Die Möglichkeit, andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden, wird ausgeblendet (Raithel, 1999). Seiffge-Krenke (1994) macht für jugendliches Risikoverhalten, auch im Straßenverkehr, das auf Elkind (1967) zurückgehende *personal fable* Phänomen aus, das auf der jugendtypischen Wahrnehmungsverzerrung beruht, risikoreiche Situationen falsch einzuschätzen, die Gefahr nicht zu erkennen oder sie nicht auf sich zu beziehen. Die so erlebte Wahrnehmung von sich selbst als einzigartig führt zu einem risikoreichen Fahrstil und zur trügerischen Annahme, dass das Eintreten einer Schädigung aufgrund des eigenen Verhaltens weit entfernt ist. Die Möglichkeit, selbst durch ein riskantes Verhalten Schaden zu nehmen, wird vom Jungen Fahrer nicht wahrgenommen bzw. in Form von Unverletzbarkeitsannahmen (*invincibility fable* Phänomen) bagatellisiert (Seiffge-Krenke, 1994; Berger, 1998). Weiterhin neigen Junge Fahrer stark dazu, von sich selbst auf andere zu schließen. Dieses als *imaginary audience* bezeichnete Phänomen führt dazu, die Anzahl derjenigen, die ebenfalls Risiken im Straßenverkehr eingehen, deutlich zu überschätzen und damit das eigene Verhalten als völlig normal anzusehen. Auch die eigene hohe Reaktionsfähigkeit wird unhinterfragt auf andere Verkehrsteilnehmer übertragen (Berger, 1998).

Die *Risikomotivationstheorie* von Trimpop (1994) kann ebenfalls für die Erklärung jugendlichen Risikoverhaltens herangezogen werden. Sie verdeutlicht die Wirkung stabiler und situativer Einflussgrößen auf die Risikowahrnehmung und die damit verbundenen Verhaltensentscheidungen.

Ausgangspunkt ist die Annahme, dass sowohl persönlichkeits- als auch situationsspezifische Einflussfaktoren an der Risikowahrnehmung beteiligt sind. Auf das Risikoverhalten Junger Fahrer bezogen bedeutet dies, dass der persönlicher Hintergrund beispielsweise in Bezug auf das *sensation seeking*, das Kontrollbedürfnis oder die Erfahrungen mit ähnlichen Situationen, mit den situativen Gegebenheiten wie z.B. der Wahrscheinlichkeit die Situation unbeschadet zu überstehen oder dem Anreizwert dessen, was mit einem Verhalten erreicht werden soll (Anerkennung der Gruppe, Spaß haben, cool sein) zusammenkommen. Bei Jungen Fahrern sind, wie oben gezeigt, häufig Spaß am Fahren, Wettbewerb mit anderen, ein hohes Erregungsniveau, geringe Erfahrung mit Risikosituationen im Straßenverkehr, Selbstüberschätzung, Unverletzlichkeitsannahmen und mangelnde Fahrkenntnisse verbreitet.

Diese persönlichkeits- und situationsspezifischen Merkmale führen zu einer Risikowahrnehmung, die aus der Bewertung physiologischer, emotionaler und kognitiver Wahrnehmungen resultiert. In physiologischer Hinsicht sind es physische Parameter wie beispielsweise die Beschleunigung von Herz- und Pulsfrequenz oder der Atmung. Emotional kommen als angenehm oder unangenehm empfundene Wahrnehmungen zum Tragen, die in kognitiver Hinsicht Bewertungen erfahren, welche über die Kategorien unangenehm und angenehm hinausgehen. Der Junge Fahrer erlebt sein Verhalten eher als Gefühl von Freiheit und Nervenkitzel. In Anlehnung an das Konzept des *sensation seeking* (Zuckermann, 1976, 1979, 1994) kann von spürbarer Erregung, Herzklopfen und Beschleunigung der Atmung als physiologischer Wahrnehmung ausgegangen werden. Das Gefühl von Freiheit oder die angestrebte Bewunderung anderer (*imaginary audience* Phänomen nach Berger, 1989) sind emotionale Wahrnehmungen, die als positiv und angenehm zu bewerten sind. Die Annahme von Zustimmung der Peergroup, das deutliche Überschätzen des eigenen Fahrstils (Shell/ADAC, 2000) und die fehlerhafte Einschätzung der objektiv vorhandenen Gefahren (Berger, 1998) führen dazu, dass Junge Fahrer Situationen hinsichtlich des mit ihnen verbundenen Risikos häufig falsch einschätzen, Gefahren nicht erkennen oder nicht auf sich beziehen (*personal fable* Phänomen nach Seiffge-

Krenke, 1994). Demzufolge ist die kognitive Wahrnehmung ins Positive verkehrt, da Sicherheit und Zustimmung der Peergroup angenommen werden.

Diese psycho-soziale Risikowahrnehmung wird mit physiologischen, emotionalen und kognitiven Zielwerten abgeglichen. Ausgehend von der Erkenntnis, dass es sich bei dem typischen tödlichen Verkehrsunfall von Jungen Fahrern um einen Alleinunfall handelt, an dem keine anderen Fahrzeuge beteiligt sind, der sich bei einer nächtlichen Freizeitfahrt mit Freunden am Wochenende ereignet und der vor allem durch Kontrollverlust, Alkoholeinfluss und hohe Geschwindigkeit gekennzeichnet ist (Schulze, 1998), liegen die Zielwerte in allen drei Bereichen vermutlich nahe an dem, was der Junge Fahrer bei seinem Verhalten in physiologischer, emotionaler und kognitiver Hinsicht wahrnimmt. Es kann unterstellt werden, dass die Stimmung in einer solchen Situation, häufig auf dem Weg zur Disco oder von dort zurück kommend, ausgelassen und positiv aufgeladen ist. Laute Musik, gut gelaunte Mitfahrer und das Gefühl, etwas erleben zu wollen oder erlebt zu haben sind vermutlich nicht selten anzutreffen.

Diese einzelnen Zielwertvergleiche bewertet der Junge Fahrer für sich im Rahmen einer Kosten-Nutzen- bzw. Risiko-Zielwert-Analyse hinsichtlich der Gesamtzielwertüberprüfung. Kennzeichnend für dafür ist, dass nicht alle Zielwertvergleiche in gleichem Maß in die Feststellung des Gesamtzielwertes einfließen. Auch wenn der Fahrer kognitiv erkennt, dass sein Verhalten nicht ungefährlich ist, oder die Situation schwer kalkulierbare Risiken birgt, so können die Zielwertvergleiche in physiologischer und emotionaler Hinsicht überwiegen und die Kosten-Nutzen-Abwägung so weit beeinflussen, dass die Gesamtzielwertüberprüfung zugunsten einer höheren Risikoentscheidung ausfällt. Aus dieser Bewertung ergibt sich die Handlungsmotivation z.B. für zu schnelles Fahren oder Fahren unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss.

Die Handlung kann sich entweder automatisiert vollziehen, auf Basis von Verhaltensskripten, aufgrund bestehender Schemata, die die komplexe Situation hinsichtlich des konkreten Ablaufs überschaubar gestalten oder anhand von wissensbasierten Strategien, in denen ein Handlungsentschluss bewusst umgesetzt wird. Automatisierten Abläufe sind im Falle des Risikoverhaltens Junger Fahrer typisch. Von einer impulsiven Steigerung der Geschwindigkeit aus guter Stimmung heraus bis hin zu nach dem Genuss von Alkohol ist eine weite Spanne möglicher Aktionspläne denkbar.

Stellt sich das gewählte Verhalten als gewinnbringend dar, so ist davon auszugehen, dass es beibehalten wird. Der Junge Fahrer erlebt die Konsequenzen seines Verhaltens als eine Art Feedbackschleife: Aufgrund der Rückmeldung entsteht eine neue, durch sein Verhalten veränderte Situationswahrnehmung, die dazu führt, dass er erneut in den Prozess der Risikowahrnehmung eintritt und sich für ein Beibehalten seines riskanten Fahrstils entschließt, wenn dieses von der Peergroup unterstützt wird und solange kein Schadensfall eintritt.

4. Prosoziales Verhalten

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit helfendem Verhalten von jungen Menschen, die andere Menschen davon abhalten, sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen hinter das Steuer eines Pkws zu setzen oder mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren. Es ist jedoch nicht einfach, eine allgemeine Definition für diese Art von positivem Sozialverhalten zu finden.

Der Versuch einer Eingrenzung für dieses positive Sozialverhalten findet sich bei Bilsky (1989), der verschiedene Merkmale helfenden Verhaltens aufführt. Zunächst ist da das eigene, meistens zielgerichtete Verhalten einer Person, welches durch die unerwartete Wahrnehmung der Notlage eines anderen unterbrochen wird. Diese Notlage ist von dem Betroffenen meist aus eigener Kraft nicht zu beheben. Es besteht sogar häufig die Gefahr, dass sie sich weiter verschlechtert, wenn nicht interveniert wird. Intervention kann dann, abhängig von den situativen Bedingungen, spontan oder nach einer bewussten Entscheidung für eine solche Maßnahme erfolgen, der regelmäßig eine Kosten-Nutzen-Abwägung vorausgeht.

Eine einfache Darstellung der Formen des Hilfeverhaltens findet sich bei Bierhoff (2007), der Hilfeverhalten als allgemeinen Oberbegriff betrachtet, der sich in die Bereiche des prosozialen Verhaltens und Altruismus unterteilt. Dabei betrachtet er prosoziales Verhalten als Teilbereich des Hilfeverhaltens und Altruismus als einen Teilbereich des prosozialen Verhaltens.

Begriffen wie prosoziales Verhalten, Altruismus und Zivilcourage müssen den Nutzen für den Hilfebedürftigen, den Aufwand für den potenziellen Helfer und dessen Motivation berücksichtigen. Viele Definitionen rücken die Intention des Helfers in den Vordergrund, nicht das Ergebnis des Verhaltens. Damit ist Hilfeverhalten definitorisch

eine Handlung, welche mit der Intention zu helfen ausgeführt wird. Dabei kommt der Fähigkeit und Bereitschaft zur Einfühlung in die Situation des anderen (Empathie) eine besondere Bedeutung zu (Lück, 1997; Hoffmann, 1976; Steins, 2009).

Zunächst ist ganz allgemein zu klären, was unter positivem Sozialverhalten bzw. helfendem Verhalten zu verstehen ist. Positiv ausgerichtetes Verhalten kann von seiner Wirkung her, nämlich anderen Personen zu nützen oder Vorteile zu verschaffen, definiert werden, wie bei Staub (1978, S.8), der in diesem Zusammenhang von „behavior, that benefits other people“ in Anlehnung an die Aggressionsforschung spricht. Diese rein ergebnisorientierte Sicht greift aber zu kurz, da die Motivation ebenso wenig berücksichtigt wird wie Situationen, in denen das gezeigte Verhalten nicht den gewünschten positiven Effekt hat. Auch wird nicht deutlich, aus wessen Sicht die Ergebnisbewertung erfolgt (Bilsky, 1989). Auch die Absicht des Verhaltens muss in eine Definition einfließen, andernfalls würde ein unbeabsichtigtes oder zufälliges Helfen ebenfalls unter diesen Begriff fallen.

Angelehnt an Lenrow (1978) könnte helfendes Verhalten beschrieben werden als freiwillige Interaktion zwischen Personen, die darauf ausgerichtet ist, jemanden zu unterstützen, wobei dieser um die Unterstützung weiß. Lenrow (1978) schließt so die Fälle aus, in denen der Adressat der Hilfehandlung nicht bemerkt. Auch Friedlmeier (1993) setzt voraus, dass prosoziales Verhalten vom Hilfeempfänger als solches wahrgenommen werden muss. Diese Definition ist jedoch unzureichend. Lück (1975, S.15) definiert helfendes Verhalten als „jedes Verhalten, dem die Intention, bedürftigen anderen Personen Erleichterung oder Besserung der Lebenssituation zu verschaffen, zugrunde liegt“. Er betont neben der Intention des Verhaltens vor allem den karitativen Aspekt. Offen bleibt hier jedoch die Frage nach den Konsequenzen des Handelns, der möglichen Belohnung also, wenngleich Lück (1975) diese nicht explizit ausgeschlossen hat, sondern auch Hilfeleistungen zulässt, bei denen der Helfende aus professionellen (beruflichen) Gründen Hilfe leistet. Ähnlich sehen dies auch Eisenberg und Fabes (1998), die prosoziales Verhalten ganz allgemein als Hilfeleistung, die einen anderen Menschen unterstützt definieren.

Der Aspekt der Verhaltenskonsequenzen, etwa in Form einer Belohnung des gezeigten Verhaltens, kann durchaus strittig betrachtet werden. Hier kommen externe Belohnungen und Selbstbelohnungen in Form von Stolz oder Freude zum Tragen.

Externe Belohnungen werden in aller Regel abgelehnt, wenn es um das positive Sozialverhalten geht (Rosenhan, 1972). Homans (1978) geht sogar so weit, dass er altruistisch motiviertes Verhalten als eine verdeckte Sonderform von Egoismus bezeichnet. Selbstbelohnung, insbesondere in Form der Selbstverstärkung, wird hingegen zugelassen (Bar-Tal, 1976). Argumentiert wird damit, dass eine Selbstbelohnung nahezu unmöglich zu beobachten ist und dazu wohl auch so eng mit dem positiven Verhalten verbunden ist, dass eine akademische Trennung wenig Sinn ergibt. Kritisch sieht dies jedoch Bilsky (1989), wenn er die Frage aufwirft, wie es zu bewerten ist, wenn der Nutzen für einen anderen zwar beabsichtigt ist, jedoch vorrangig oder sogar ausschließlich zum Zwecke der eigenen Bedürfnisbefriedigung erfolgt.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass eine Mehrzahl von Autoren die Intention für das helfende Verhalten implizit oder explizit als notwendiges Definitionsmerkmal versteht (Staub, 1978; Bar-Tal, 1976; Eisenberg, 1982).

Zusammenfassend können nach Bierhoff (1990) folgende definitorische Merkmale für positives Sozialverhalten festgehalten werden:

- Der Handelnde bemüht sich darum, einer anderen Person eine Wohltat zu erweisen.
- Der Handelnde entscheidet sich freiwillig dazu, ohne eine dienstliche Verpflichtung zum Einschreiten zu besitzen (Handlungsfreiheit).
- Die Handlung muss absichtlich erfolgen.
- Sie muss für den Empfänger einen Vorteil oder eine Unterstützung bedeuten
- und sich an eine konkrete Person richten.

Durch Berkowitz (1975) wurde als weiteres Kriterium angeführt:

- Die Hilfe wird ohne eine Erwartung von Belohnung ausgeführt, erfolgt also uneigennützig.

Die Bezeichnung helfendes bzw. positives Sozialverhalten wird von Autoren häufig gleichgesetzt mit prosozialem Verhalten und Altruismus. Ebenso wird damit eine spezifische Form von prosozialem Verhalten bezeichnet, die auf das Beseitigen der Notlage einer Person gerichtet ist und für den Helfenden Kosten verursacht, die über eine Gefälligkeit hinausgehen.

Die Altruismusforschung nimmt in der Sozialpsychologie einen nicht unerheblichen Stellenwert ein. Zahlreiche Untersuchungen beschäftigen sich mit altruistischem

Verhalten. Nach Macauley und Berkowitz (1970) bezeichnet Altruismus ein Verhalten, welches motiviert wird durch die einfühlende Erfahrung, für einen anderen zu dessen Bedürfnisbefriedigung tätig zu werden. Selbstlosigkeit bzw. einfühlende Erfahrungen stehen also als hervorstechendes Merkmal. Implizit ist damit zugleich eine bestimmte Werteorientierung vorausgesetzt, die von sozialer Verantwortung getragen wird. Die Fähigkeit des Einfühlens ist nach Lück (1997, S.17) „die affektive Erfahrung eines Individuums, die durch soziale Reize über die effektive Erfahrung eines anderen Individuums ausgelöst wird“. Wenn das gezeigte Verhalten einer anderen Person helfen soll, es gleichzeitig mit Kosten für den Helfer verbunden ist und dieser seine Entscheidung zur Hilfeleistung nicht davon abhängig macht, ob er dafür belohnt wird oder eine Entschädigung erhält, liegt nach der Definition von Bilsky (1989) Altruismus vor. Für Bierhoff (1990, S.9) ist altruistisches Verhalten dann gegeben, wenn „er/sie die Absicht hat, einer konkreten Person eine Wohltat zu erweisen und wenn der Akteur freiwillig handelt (und nicht im Rahmen der Aufgaben, die sich durch dienstliche Rollenverpflichtungen ergeben)“. In diesem Zusammenhang stellt Bierhoff (2010) explizit darauf ab, dass der Helfende aus seiner Hilfeleistung keinen materiellen Vorteil ziehen darf. Damit werden professionelle Helfer wie Polizisten, Feuerwehrmänner und Rettungsdienstangehörige nicht von der Definition erfasst.

In der heutigen Gesellschaft hat Zivilcourage, zumindest als Wort, Hochkonjunktur. Der Begriff Zivilcourage ist in der Öffentlichkeit sehr weit verbreitet (Schmidt, 2010). Im Land NRW wird durch den Innenminister jährlich ein Preis für zivilcourageiertes Handeln an Bürger vergeben (Ministerium für Inneres und Kommunales, 2011a). Es bestehen Bündnisse *Für Toleranz und Sicherheit* und *Gegen Rechts*, in den Lokalsendern gab es zu Jahresbeginn 2010 eine Sendereihe über Mitbürger, die eine besondere Zivilcouragehandlung gezeigt haben. Insbesondere an Schulen existieren vermehrt Programme gegen Gewalt (Ministerium für Schule und Weiterbildung, 2007). Man kann sagen, dass Zivilcourage derzeit Konjunktur hat.

Meyer (2004, S.8) definiert Zivilcourage, für die er den Begriff des „sozialen Muts“ synonym gebraucht, als „einen bestimmten Typus demokratischen Handelns, das sich in spezifischen Situationen in unterschiedlichen sozialen Kontexten und Öffentlichkeiten vollzieht“ (Meyer, 2004, S.10). Zivilcourage stellt daher aus seiner Sicht ein „wertorientiertes demokratisches Handeln dar“ (Meyer, 2004, S.23). Zivilcourage kann verstanden werden als ein Sich-gegen-die-öffentliche-Meinung-stellen, mit dem der Einzelne seine Werte vertritt, ohne negativen Konsequenzen abhalten zu lassen. Meyer

gibt jedoch zu bedenken, dass bei der Diskussion um das Thema Zivilcourage häufig gewaltbelastete Bereiche wie Rechtsextremismus, Straftaten oder Gewalthandlungen reflektiert werden. Die gewaltfreien Bereiche werden hingegen oft ausgeklammert. Gleichwohl ist in diesen Bereichen, wie z.B. am Arbeitsplatz, in der öffentlichen Verwaltung, Vereinen und nicht zuletzt auch in politischen Parteien, zivilcouragiertes Handeln als demokratisches Verhalten unerlässlich.

Positives Sozialverhalten wird, so Lück (1975), häufig synonym gesetzt mit sozialem Verhalten. Umgangssprachlich wird das Wort *sozial* oft mit karitativen Assoziationen konnotiert. Innerhalb der Sozialwissenschaften bezeichnet es jedoch das zwischenmenschliche Geschehen. Es wird daher im Zusammenhang mit sozialem Verhalten auch von prosozialem Verhalten gesprochen, um den helfenden Charakter herauszustellen. Wispé (1973) setzte die Begriffe prosoziales Verhalten und positive Form des Sozialverhaltens miteinander gleich. Erstmals wurde der Begriff *prosocial behavior* von Elisabeth Johnson in ihrer 1951 gefertigten Dissertationsschrift gebraucht. Er wurde dort jedoch zunächst nicht auf helfendes Verhalten angewandt, sondern umschrieb die unterschiedlichen Ausprägungen von Haltungen, die Kinder gegenüber Autoritäten annehmen (vgl. Burlingame, 2004). Bryan und Test (1967) benutzten ebenso wie Rosenhan und White (1967) unabhängig voneinander den Begriff *prosocial behavior* erstmals 1967 zur Beschreibung positiver sozialer Handlungen. Penner et al. (2005) fassen unter prosozialem Verhalten ganz allgemein Handlungen mit dem Ziel, einer anderen Person einen Vorteil zu verschaffen. Simpson und Willer (2008) bezeichnen ebenso allgemein prosoziales Verhalten als „actions that benefits others“ (Simpson/Willer, 2008, S.37). Nach Bierhoff (2006) besteht prosoziales Verhalten aus drei Teilbereichen:

- Die konkrete Handlung stellt für eine Person oder Personengruppe eine Wohltat dar.
- Einer anderen Person eine Wohltat zu erweisen, ist die Intention der Handlung.
- Die Handlung erfolgt freiwillig, es fehlt eine dienstliche Verpflichtung dazu.

Prosoziales Verhalten kann als Oberbegriff für unterschiedliche, spezielle Handlungen, wie Helfen, Unterstützen, Eingreifen, Einmischen usw., verwendet werden, und zwar unabhängig davon, ob diese Handlungen altruistisch motiviert sind oder nicht oder ob damit ein Auftreten gegen eine (auch öffentliche) Meinung verbunden ist, wie es bei der Zivilcourage vorherrscht.

4.1 Entwicklung der Forschung zum prosozialen Verhalten

Forschung auf dem Gebiet des prosozialen Verhaltens ist aus unterschiedlichen Fachrichtungen mit unterschiedlichen theoretischen Hintergründen möglich. In der vorliegenden Arbeit wird dieses Thema aus sozialwissenschaftlicher Perspektive, genauer gesagt, mithilfe sozialpsychologischer Theorien, betrachtet.

Zunächst sollen jedoch einige eindrucksvolle exemplarisch die praktische Relevanz der Forschung verdeutlichen.

Ein häufig zitierter Fall, der als Initiator für Forschung in diesem Bereich gelten kann, ist der Mordfall Kitty Genovese. Im Jahr 1964 sahen zahlreiche Zeugen in New York tatenlos aus den Fenstern ihrer Mehrfamilienhäuser zu, wie ein Mann eine Frau auf ihrem Nachhauseweg überfiel und tötete. Erst 35 Minuten nach dem ersten Schrei ging der erste von 38 Anrufen bei der Polizei ein. Die junge Frau war zu diesem Zeitpunkt bereits tot. Sie hatte laut geschrien und mehrfach um Hilfe gerufen. Das Verhalten der Anwohner war scheinbar von Antriebslosigkeit und Indifferenz gekennzeichnet, womit der Täter, wie er später in seiner Vernehmung angab, gerechnet hatte (vgl. Brown/Herrnstein, 1975).

Die Annahme, dies sei nur ein spektakulärer amerikanischer Fall, hierzulande wäre dieses Verhalten nicht denkbar, ist leider falsch, wie ein Fall aus der Nähe von Köln zu Beginn des Jahres 1971 zeigt (Witte, 1994). In der Nacht vom 1. auf den 2. Januar wurde ein junger Mann ausgeraubt und ohne Kleidung an einen Baum gefesselt. Obwohl es dem Opfer gelang, sich zu befreien und eine Landstraße in der Nähe zu erreichen, starb es. Der junge Mann erfror, weil mehrere Autos an ihm vorbeifuhren, ohne anzuhalten oder zumindest die Polizei zu verständigen. Ostermann (2000) hat den Fall einer jungen Türkin bearbeitet, die auf einer belebten Einkaufsstraße von einem Skinhead zusammengeschlagen wurde.

Aber es gibt auch positive Beispiele. Im Zusammenhang mit der Verfolgung von Juden im *Dritten Reich* stellten sich Tausende von Menschen trotz damit verbundener eigener Lebensgefahr gegen das Regime und retteten damit fremdes Leben (Kosmala, 2004).

Der amerikanische Bauarbeiter Wesley Autrey rettete einem Epileptiker am 2. Januar 2007 das Leben. Als er sah, wie der Mann, dem er zuvor schon auf dem Bahnsteig bei einem Krampfanfall geholfen hatte, durch einen erneuten Anfall vor eine U-Bahn stürzte, warf er sich, ohne zu überlegen, auf ihn. Der Zug überrollte beide. Autrey war

es jedoch gelungen, den krampfenden Mann zwischen die Schienen zu zerren und sich über ihn zu werfen. Beide überlebten unverletzt (Klein, 2009).

Am 12. September 2009 steht der 50-jährige Manager Dominik Brunner an einer Münchener S-Bahn Haltestelle als einziger von mehreren anwesenden Erwachsenen vier Kindern bei, die von Jugendlichen bedroht wurden. Er wird daraufhin von diesen Jugendlichen brutal zusammengeschlagen und bezahlt sein Einschreiten mit dem Leben (Schorn/Flieher, 2010).

So weit der Begriff des helfenden Verhaltens ausgelegt werden kann, so weit reicht auch die Spannweite der Forschungsansätze zu diesem Themenbereich. Die Anfänge der Forschung finden sich vereinzelt bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Insbesondere die empirischen Studien von Hartshorne, May und Maller (1928) zum „Mogel“-Verhalten von Schülern sind hier zu nennen. Diese Form der Unterstützung bringt regelmäßig für den helfenden Schüler Nachteile, wenn sie entdeckt wird.

Mit Beginn der 1960er Jahre kamen sozialpsychologische Forschungen zu helfendem Verhalten auf. Die Ergebnisse waren jedoch nicht immer übereinstimmend. Ein Grund dafür ist vermutlich darin zu sehen, dass es keine wirklich eindeutigen Definitionen und Abgrenzungen der einzelnen zum Bereich des helfenden Verhaltens gehörenden Verhaltensweisen gab. Das Spektrum der diesen Bereich umfassenden Handlungen reichte von Hilfeleistung über Zivilcourage, Wohltätigkeit, sozialer Verantwortung, Solidarität, Übernahme sozialer Verantwortung, Loyalität und prosoziales Verhalten bis hin zu Altruismus. Darüber hinaus sind in den Forschungsdesigns auch unterschiedliche Schwerpunkte gewählt worden. Wie Holfort (1980) feststellt, wurden je nach zu untersuchendem Verhalten unterschiedlich große Opfer von den Versuchspersonen verlangt. Nicht berücksichtigt wurde darüber hinaus, dass individuelle Wertvorstellungen unterschiedliche Motivationen zur Hilfeleistung bewirken. Warum eine Person ein bestimmtes Verhalten zeigt, liegt im Bereich ihrer Motivation, die sich jedoch direkter Beobachtung entzieht. Es wären also qualitative Studien nötig gewesen.

Was sich aus den Mängeln dieser frühen Forschungen hinsichtlich eines geeigneten Forschungsdesigns ableiten lässt, ist, dass es bei der Untersuchung prosozialen Verhaltens vor allem darum geht, die Handlungsmotive für oder gegen ein Eingreifen herauszuarbeiten. Darüber hinaus müssen auch die äußeren Bedingungen Beachtung finden, in denen soziale Verantwortung übernommen wird.

Die Forschung zum altruistischen und prosozialem Verhalten wurde Mitte der 1960er Jahre intensiviert. Berkowitz, Darley, Latané, Piliavin und Schwartz haben die Debatte maßgeblich bestimmt. Beobachtet wurden weniger dramatische als vielmehr alltägliche Situationen der Hilfeleistung. So untersuchten Bryan und Test (1967) die Bereitschaft von Personen, einer Frau auf einer Landstraße beim Wechseln eines Autoreifens zu helfen. War die Frau allein mit dem Reifenwechsel beschäftigt, so hielten signifikant weniger Autofahrer an, um ihre Hilfe anzubieten, als wenn bereits eine andere Person (das Modell) beim Wechseln des Reifens behilflich war. Zwei Jahre später wurde durch Wagner und Wheeler (1969) die Spendenbereitschaft für die Angehörigen eines Vietnam-Soldaten untersucht, wobei wiederum die Anwesenheit eines spendenden Modells die Bereitschaft zu spenden, erhöhte. In der Untersuchung von Schwartz (1970) wurde nach der Bereitschaft, Knochenmark zu spenden, gefragt. Dabei zeigte sich, dass Personen, die nur eine geringe Tendenz zur Abwehr von Verantwortlichkeiten zeigten, eher dazu bereit waren, als diejenigen, deren Verantwortlichkeitsabwehr stärker ausgeprägt war. Piliavin und Piliavin untersuchten im Jahr 1972 die Hilfsbereitschaft von Fahrgästen einer U-Bahn, einer Person zu helfen, die in unmittelbarer Nähe zusammenbrach. Dabei variierte die Versuchsanordnung hinsichtlich der Kosten potenzieller Helfer. In der einen Situation wurde lediglich ein Sturz simuliert (niedrige Kosten), in der anderen, dass Blut aus Mund und Nase des Gestürzten austrat (hohe Kosten). Während im Falle des reinen Sturzes nahezu immer Hilfe durch Mitfahrer geleistet wurde, war dies bei der Situation, in der Blut eingesetzt wurde, deutlich seltener der Fall (Piliavin/Piliavin, 1972).

Erst mit Beginn der 1980er-Jahre setzte eine erwähnenswerte Forschung auch außerhalb der USA ein. Allerdings überwiegen im deutschen Sprachraum theoretische Arbeiten. Laborexperimente fehlen nahezu gänzlich. Bilsky (1989) stellt fest, dass seit den 1980er-Jahren neben der sozialpsychologischen Ausrichtung auch aus entwicklungs-, persönlichkeits- und differenzialpsychologischer Sicht an die Thematik herangegangen wurde. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang sind vor allem die Arbeiten von Eisenberg (1982) und Bridgeman (1983), die eher interdisziplinären Charakter haben und die Entwicklung prosozialem Verhaltens betrachten. Mit Olweus et al. (1986) wurden auch sozialbiologische Ansätze in die Diskussion mit eingebracht.

In der jüngeren Vergangenheit verlagerte sich die Forschung mehr in Richtung Zivilcourage. Hier sind insbesondere drei größere, nach qualitativem Forschungsdesign angelegte Studien zu nennen. Meyer und Hermann (1999) beschäftigten sich mit

Zivilcourage von Berufsschülern, Heuer (2002) untersuchte, wie couragiertes Handeln entsteht und welche Menschen dazu in der Lage sind, und Singer (2003) setzte sich mit der Frage auseinander, wie Courage erlernbar wird. Auf dem Feld prosozialen Verhaltens sind vor allem die Arbeiten von Bierhoff (1990, 2010) bzw. Bierhoff und Küpper (1998) zu erwähnen.

Stürmer und Snyder (2010) bedauern in diesem Zusammenhang, dass sich die Forschung zu sozialem Verhalten und die Forschung zu Gruppendynamik andererseits weitestgehend isoliert voneinander entwickelt haben.

In der aktuellen Forschung sind es vor allem evolutionsbiologische Überlegungen sowie neurobiologische Ansätze der Hirnforschung, die neue Ausblicke auf prosoziales Verhalten eröffnen.

Die Evolutionsbiologie geht von der Annahme aus, dass über die physischen Merkmale hinaus auch bestimmte Verhaltensaspekte einer Art und deren psychische Grundlagen durch die Evolution bedingt sind.

Neurobiologische Ansätze beschäftigen sich mit der Funktionsweise einzelner Neuronen. Grundgedanke ist dabei, dass im Gehirn neuronale Motivationssysteme bestehen, die bei entsprechender Stimulation prosoziales Verhalten ermöglichen. Ausgelöst wird dies durch die Ausschüttung der Neurotransmitter Dopamin, endogene Opiode und Oxytozin. Diese richten menschliches Handeln aus und bestimmen dabei die Stärke des Drangs, ein bestimmtes Ziel zu erreichen (Speck, 2008).

Es gibt unterschiedliche methodische Herangehensweisen an die Erfassung prosozialen Verhaltens. Möglich ist es, das prosoziale Verhalten über Beobachtung, Feldforschung, Befragung und Experimente zu erfassen.

Bei der Beobachtung kann zwischen freier und systematischer Beobachtung in Alltagssituationen differenziert werden. Dabei wird als Indikator beispielsweise die Spendenbereitschaft (Schwartz, 1970) oder das Einschreithandeln in Notsituationen (Piliavin/Piliavin, 1972) gemessen.

Im Bereich der Feldforschung wird prosoziales Verhalten in alltäglichen und gewachsenen Situationen (sozialen Netzwerken) erhoben. So unter anderem bei Schwarzer und Leppin (1989), nach deren Untersuchung die soziale Unterstützung des engeren und weiteren Umfeldes einer Person einen Protektor in der psycho-sozialen

Entwicklung eines Menschen darstellt. Dabei kommen ebenso qualitative wie standardisierte Interviews zum Tragen.

Bei steigendem Standardisierungsgrad der Befragungen ist insbesondere im Bereich des prosozialen Verhaltens eine erhöhte Gefahr sozial erwünschter Antworten gegeben, die zu einer eingeschränkten Validität führen, wie Lück (1997) zu bedenken gibt.

Auch Experimente, sowohl im Feld als auch im Labor, wurden unternommen. Dabei wird eine Situation simuliert, die ein helfendes Verhalten erfordert, und die Anzahl der Hilfeleistungen dann gemessen (Schwind et al., 1991). Da die Kontakte der Hilfeleistenden mit den (vermeintlich) Hilfebedürftigen jedoch nur auf kurze Dauer angelegt sind und sich die beiden Akteure in aller Regel nicht kennen, ist eine Schlussfolgerung auf künftiges Verhalten oder Verhalten in Beziehungskonstellationen nur eingeschränkt möglich.

Aktuell beschäftigen sich auch webbasierte Studien mit helfendem Verhalten. Als Beispiel kann dafür die Persönlichkeitsanalyse hinsichtlich prosozialen Verhaltens von Gebauer et al. (2007) angeführt werden, bei der sowohl die Hilfsbereitschaft wie auch die Persönlichkeit des Befragten mittels schriftlicher Items im Rahmen einer Internetbefragung erfasst wurde. Wie Bierhoff (2010) im Zusammenhang mit dieser neuen Form der Befragung im Internet kritisch anmerkt, führt deren zunehmende Verbreitung dazu, dass verbale Vorgaben zu bestimmten Themen in der Forschung immer mehr an Bedeutung gewinnen. Bierhoff schlägt ganz grundsätzlich vor, mögliche Fehler einzelner Studien dadurch auszugleichen, dass Metaanalysen innerhalb eines Forschungsfeldes durchgeführt werden. Dazu werden die Ergebnisse einer Anzahl mehrerer vergleichbarer Einzelstudien zusammengefasst und gemeinsam bewertet (Rustenbach, 2003).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass bei den Methoden, bei denen ein hoher Standardisierungsgrad vorliegt, aufgrund der hohen sozialen Erwünschtheit von prosozialem Verhalten immer beachtet werden muss, dass die Ergebnisse in dieser Richtung beeinflusst worden sein könnten. Daher bieten sich zur Feststellung Ausprägung prosozialen Verhaltens vor allem solche Methoden an, bei denen eine möglichst realitätsnahe Situation zugrunde liegt.

Ein anderer Weg der Erforschung prosozialen Verhaltens sind neurobiologische Ansätze. Ausgangspunkt dazu ist die Annahme, dass der Mensch als soziales Wesen auf Bindung und Kooperation angelegt ist. Insel und Fernald (2004) prägten in diesem

Zusammenhang den Begriff des *social brain*. A dieser Stelle sollen exemplarisch zwei unterschiedliche Ansätze dieser Forschungsrichtung vorgestellt werden:

Einen Ansatzpunkt setzt bei neuronalen Systemen an, die auf den Wirkungen neurochemischer Botenstoffe beruhen, und die u. a. mit dem Erleben von zwischenmenschlichen Beziehungen zusammenhängen. Hurlemann et al. (2010) gehen in ihrer Untersuchung von neuronalen Motivationssystemen aus. Das Neuropeptid Oxytozin verbessert nach ihren Erkenntnissen die Fähigkeit, sich in andere Menschen hineinzusetzen. In dem Experiment erhielt eine Hälfte der männlichen Untersuchungsgruppe ein oxytocinhaltiges Nasenspray. Nach dem Betrachten von emotional belegten Bildern gab diese Gruppe signifikant höhere emotionale Empathiewerte zu Protokoll. Sie zeigte größeres emotionales Einfühlungsvermögen, ohne dass die Versuchsteilnehmer Schwierigkeiten dabei gehabt hätten, eine rationale Deutung von Gesichtsausdrücken der abgebildeten Personen vorzunehmen (Hurlemann et al., 2010).

Spiegelneurone sind ein weiterer, Ansatz zur Erklärung prosozialen Verhaltens. Spiegelneurone wurden 1996 von Rizzolatti bei Affen im Tierversuch entdeckt (vgl. Rizzolatti et al. 2008). Eine im April 2010 veröffentlichte Studie von Mukamel (2010) berichtet über den ersten direkten Nachweis von Spiegelneuronen beim Menschen. Diese sorgen für ein spontanes und intuitives spiegelbildliches Erkennen dessen, was in einem anderen Menschen vor sich geht. Dabei werden eigene Erfahrungen auf andere gespiegelt. Hinsichtlich der genauen Funktionsweise können nach derzeitigem Stand der Wissenschaft nur Annahmen gemacht werden. Tsoory-Shamay (2009) vermutet, dass ein Erkennen von Emotionen durch Spiegelneurone in Form einer Als-ob-Schleife erfolgt. Beobachtungen anderer sollen demnach Spiegelneuronen im Gehirn aktivieren. Von dort sollen sie eine Kopie ihrer Aktivierungsmuster, die selbst Erlebtem ähnelt und damit eine Art Simulation im Gehirn erzeugt, zu den somatosensorischen Arealen schicken (Tsoory-Shamay et al., 2009). Schlussendlich folgen aus dieser Aktivität Gefühle sozialer Verbundenheit und die Fähigkeit zum empathischen Mitgefühl.

4.2 Erklärungsansätze zu prosozialem Verhalten

Die Frage nach dem Warum des Einschreitens ist die Frage nach der Motivation, die hinter dem sichtbaren Tun eines Menschen steht, nach den Ursachen und Gründen für ein bestimmtes Verhalten.

Im Folgenden soll deshalb zunächst der Begriff näher bestimmt werden.

Motivation selbst kann nicht unmittelbar beobachtet werden. Es sind lediglich Rückschlüsse aus einem beobachtbaren Verhalten möglich. Somit stellt Motivation ein hypothetisches Konstrukt dar, welches zwischen unterschiedlichen Stimuli vermittelt und eine Anzahl von Responses hervorbringt (Fischer/Wiswede, 2009).

Ganz allgemein ist die Motivation als Gesamtheit aller Prozesse zu verstehen, die ein zielgerichtetes Verhalten sowohl auslösen als auch aufrechterhalten (Mook, 1987). Seiner Ansicht nach sucht die Motivationspsychologie nach Gesetzmäßigkeiten, die erklären, warum Menschen Handlungen in bestimmten Situationen wählen, beginnen und beibehalten. Hier geht es also um willentlich ausgeführtes, zielgerichtetes Verhalten von Menschen. Es müssen spezielle Beweggründe vorhanden sein, damit es zu einer konkreten Handlung kommt. Es wird angenommen, dass unterschiedliche Handlungen auf eine relativ geringe Anzahl von Motiven zurückgeführt werden können, die bei einer Person relativ beständig gegeben sind (Popper, 1974). Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass verschiedene Handlungen durch das gleiche Motiv verursacht werden können, aber auch ein und dieselbe Handlung durch verschiedene Motive (Fischer/Wiswede, 2009).

Fischer und Wiswede (2009) unterscheiden zwischen Antriebs-, Anreiz- und handlungsorientierten Motivationskonzepten. Dabei stellen die antriebsorientierten Konzepte (z.B. *Triebtheorie* von Hull, 1943; *Bedürfnispyramide* von Maslow, 1954) stärker auf die aktivierende, personale Komponente ab, während die anreizorientierten Konzepte (z.B. *Risikowahl-Modell* von Atkinson, 1957; *Instrumentalitätstheorie* von Vroom, 1964) die kognitive, situationsbedingte Komponente fokussieren. Handlungsorientierte Motivationstheorien befassen sich dagegen mit dem Prozess der Handlungsformung, wobei zwischen der präintentionalen und der postintentionalen Phase unterschieden wird (Fischer/Wiswede, 2009).

Wie es zu einer motivierten Handlung kommt, zeigt das *Rubikonmodell der Handlungsphasen* von Heckhausen und Gollwitzer (1987).

Das *Rubikonmodell der Handlungsphasen* (Gollwitzer, 1990; Heckhausen/Gollwitzer, 1987) wurde entwickelt, um, in Abgrenzung zu traditionellen Motivationstheorien, sowohl die Auswahl von Zielen als auch deren Realisierung zu unterscheiden und in einem Modell zu integrieren (Achtziger/Gollwitzer, 2009). Dabei soll nicht nur erklärt werden, warum sich eine Person für eine Handlungsoption entscheidet, sondern auch,

mit welcher Intensität und wie ausdauernd diese verfolgt wird. Durch das Modell sollen Antworten auf die Fragen gegeben werden, wie eine Person ihre Ziele auswählt, deren Realisierung plant und durchführt und schließlich die Ergebnisse ihrer Handlungen bewertet. Entsprechend werden vier aufeinanderfolgende Aktionslevel beschrieben. Im Modell erfolgt eine Differenzierung des Handlungsverlaufs vom Wünschen zum Wollen, vom Wollen zum Handeln und vom Handeln zum Bewerten. Die Übergänge zwischen den Phasen stellen wichtige Meilensteine im Handlungsverlauf dar (Heckhausen, 1989; Gollwitzer, 1990, 1991). Die vier im Modell geschilderten Phasen müssen nicht immer unmittelbar aufeinanderfolgen, sondern stellen eine idealtypische Abfolge dar (Heckhausen, 1989). Häufig liegen Zielsetzungen schon länger zurück, was dazu führt, dass nicht jedes Mal vor einer Handlung ein neuer Abwägungsprozess erforderlich ist und nicht immer wird eine Handlung nach ihrer Ausführung bewertet.

Die folgende Darstellung des *Rubikonmodells* erfolgt in Anlehnung an das Modell von Heckhausen und Gollwitzer (1987):

In der *prädeziSIONalen*, der ersten Phase (Motivation) findet hinsichtlich neuer Ziele eine offene Informationsaufnahme statt, bei der mögliche Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit des Ziels gegeneinander abgewogen werden. Diese Phase ist dann abgeschlossen, wenn alle Vor- und Nachteile einer bestimmten Handlung ausreichend berücksichtigt sind und eine definitive Intention entwickelt ist. Es findet also mit der Entscheidung für ein bestimmtes Ziel der Übergang in die nächste Phase statt. Diese bezeichnet das „Überschreiten des Rubikons“. Damit wird in Anlehnung an Cäsars legendäres Überqueren des Grenzflusses Rubikon, mit dem die nicht mehr umkehrbare Entscheidung zum Krieg gefallen war, eine Zieldefinition und ein Handlungsanreiz bezeichnet, der nicht mehr rückgängig zu machen ist. Von nun an geht es nicht mehr um Zielfindung, sondern um Zielerreichung (Achtziger/Gollwitzer, 2009).

In der zentralen zweiten, der *präaktionalen* Phase (Volition), kommt es zur Vorbereitung einer zielführenden Handlung. Es geht in dieser Phase darum zu planen, wie das gesetzte Ziel konkret erreicht werden kann, und nach einer dafür günstigen Gelegenheit zu suchen. Die Informationsaufnahme erfolgt nun selektiv und handlungsvorbereitend (Gollwitzer/Schaal, 1998). Entsprechende Vorsätze können sich sowohl auf die Initiierung der Handlung wie auch auf antizipierte Schwierigkeiten bei deren Durchführung oder auf die Besonderheiten der Zielerreichung beziehen. An dieser Stelle erfolgt der Übergang in die nächste Phase (Handlungsbeginn).

Die Realisierung der Handlung erfolgt in der dritten, der *aktionalen*, handlungsausführenden Phase (Volition). Dabei hängt es vom angestrebten Ziel und den konkreten Gegebenheiten der Situation ab, wie komplex oder umfangreich die konkrete Handlung ausgeführt wird. Diese Handlung findet ihren Abschluss durch den Übergang (Handlungsabschluss) in die vierte Phase.

In der vierten *postaktionalen* Phase (Motivation) kommt es zum Abgleich des bisher Erreichten mit dem angestrebten Ziel und damit zu einer Bewertung des Resultats. Es wird festgestellt, ob weitere Schritte zur Zielerreichung nötig sind. Es werden Schlussfolgerungen für kommendes Handeln oder auch Zielfestlegungen gezogen. Konnte das Ziel erreicht werden, kann dessen Deaktivierung erfolgen. Konnte es nicht erreicht werden, muss entschieden werden, ob es noch weiter verfolgt oder aufgegeben werden soll.

Im *Rubikonmodell* (Heckhausen/Gollwitzer, 1987) werden motivationale (abwägen, bewerten) und volitionale (planen, handeln) Handlungen unterschieden. Dies hat nach Ansicht von Achtziger und Gollwitzer (2009) zu einer Neukonzeptualisierung des Konstrukts *Motivation* geführt. Vormalig wurde unter Motivation sowohl die Bereitschaft verstanden, bestimmte Handlungen durchzuführen, wie auch die damit verbundene Intensität der Durchführung. Durch das *Rubikonmodell* wird unter Motivation nun die Gestaltung zielgerichteter Handlungen mit Blick auf motivationale Aspekte wie Wunsch- und Erreichbarkeit möglicher Ziele betrachtet. Damit finden motivationale Prozesse in der *prädeziationalen* und der *postaktionalen* Phase statt. Die Realisierung des Ziels hingegen erfolgt als volitionaler Prozess in der *präaktionalen* und *aktionalen* Phase (Achtziger/Gollwitzer, 2009).

Ganz ähnlich dem *Rubikonmodell* (Heckhausen/Gollwitzer, 1987) unterscheidet Rudolph (2007) zwischen mehreren Merkmalen, die eine konkrete Handlung kennzeichnen:

- *Wahlverhalten*: Auswahl zwischen unterschiedlichen Verhaltensalternativen.
- *Latenz*: Die ausgewählte Handlung kann zu unterschiedlichen Zeitpunkten oder in unterschiedlichen Situationen beginnen.
- *Intensität*: Eine begonnene Handlung kann unterschiedlich intensiv ausgeführt werden. Die Energie, die in die Handlung investiert wird, kann schwanken.
- *Persistenz*: Ausdauer. Eine einmal begonnene Handlung wird beendet, wenn das Handlungsziel erreicht ist oder sich der Handelnde entscheidet aufzuhören. Beides bedingt eine gewisse Zeitdauer der Auseinandersetzung mit dem zu erreichenden Ziel.

Nicht jede unterlassene Handlung lässt sich auf fehlende Motivation zurückzuführen. Es sind ebenso Situationen denkbar, in denen eine Person sich entscheidet, nicht zu handeln und dafür ganz konkrete Gründe hat. In diesen Situationen gibt es prinzipiell zwei Motive, von denen das eine bedeutet, eine Handlung auszuführen, und das andere, eben diese Handlung bewusst zu unterlassen. Hier wird aufgrund eines gegebenen Motivs ein anderes nicht weiter verfolgt (Witte, 1994). Auch wird nicht jede Handlung motiviert durchgeführt. Witte verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass ein Motiv, welches zu einer Handlung führt, immer auch eine innere Stellungnahme zu der Handlung beinhaltet, Handlungen hingegen auch ohne diesen inneren Antrieb möglich sind, soweit sie aufgrund situativer Gegebenheiten ausgelöst werden. Deutlich wird dies insbesondere bei der Motivation zu prosozialem Verhalten. Hier kommen die spezifischen situativen Gegebenheiten der Hilfesituation mit den individuellen Voraussetzungen und Einstellungen des potenziell Helfenden zusammen, was schließlich zur Aktivierung einer Handlung führen kann.

Was der Einzelne tun und lassen sollte, wird von sozialen Normen bestimmt. Soziale Normen unterscheiden sich zwischen Kulturen und Gesellschaften und werden in der Kindheit im Rahmen der Sozialisation gelernt. Normen werden im Verlauf der Sozialisation zu persönlichen Normen, die schließlich in der Person selbst verankert sind (Bierhoff, 1982). Solche internalisierten, persönlichen Normen können für ein prosoziales Handeln wichtiger sein als soziale Normen (Hunecke et al., 2001). Dieser Sozialisationsprozess hat jedoch keine identischen Auswirkungen auf alle Mitglieder einer Kultur oder Gesellschaft. Während sich einige streng an die internalisierten Regeln halten, sind sie für andere nur oberflächlich verhaltensbestimmend (Fischer/Wiswede, 2009).

Eine im Zusammenhang mit prosozialem Verhalten sehr wichtige soziale Norm ist die der sozialen und persönlichen Verantwortung. Die persönliche Verantwortung beschreibt ein Gefühl der Verpflichtung zur Hilfe, wenn eine Situation wahrgenommen wird, in der diese erforderlich ist. Sie kann als Erwartung einer Person an sich selbst bezeichnet werden, eine bestimmte prosoziale Handlung auszuführen. Diese persönliche Verpflichtung zu prosozialem Handeln sollte zunehmen, sobald die Situation ein größeres Maß an Hilfeleistung erfordert (Berkowitz, 1978).

Soziale Normen umfassen Wertvorstellungen von Gerechtigkeit und Erforderlichkeit. Die Entscheidung, sich prosozial zu verhalten, gründet auf dem Vorhandensein

aktivierter Normen. Diese Gerechtigkeitsvorstellungen, so Müller und Hassebrauck (1993), haben unterschiedliche soziale Prinzipien zur Folge, die darüber entscheiden, ob jemand einer anderen Person in/aus einer Notlage hilft:

- *Beitragsprinzip* (Equity-Norm): Dieses Prinzip beinhaltet die Vorstellung, dass jeder so viel Hilfe beanspruchen kann, wie er durch seine eigene Leistung beigetragen hat.
- *Gleichheitsprinzip* (Equality-Norm): Bei diesem Prinzip dominiert die Annahme, dass jeder Mensch unabhängig davon, wie viel Leistung jemand beigetragen hat, so viel Hilfe wie alle anderen erhält.
- *Bedürfnisprinzip*: Beim Bedürfnisprinzip wird davon ausgegangen, dass der Grad der Bedürftigkeit des Einzelnen den Anteil an Hilfe prägt, jeder also so viel Hilfe erhält, wie er benötigt.

Im Sinn des Beitragsprinzips wird, so Bierhoff (1990), in reziproken, wechselseitig ausgerichteten Beziehungen gehandelt. Hilfeleistung wird demjenigen zuteil, von dem erwartet wird, dass er sich entsprechend in einer ähnlichen Situation revanchieren wird. Das Gleichheits- und Bedürfnisprinzip findet sich dagegen eher in sozial motivierten Beziehungen, in denen Solidarität vorherrscht und der Gedanke an den anderen auch ohne direkte Gegenleistung vorhanden ist. In diesem Zusammenhang ist auch die Norm der Eigen-/Fremdgruppensolidarität (Hoffmann, 1990) zu erwähnen, nach der Mitglieder der eigenen Gruppe mehr und schnellere Unterstützung erwarten können als Mitglieder fremder Gruppen.

Latané und Darley (1969) können als Vorreiter der Studien zum Hilfehandeln bezeichnet werden. Sie untersuchten das Verhalten von potenziellen Helfern in Notsituationen. Dabei kamen sie zu der Erkenntnis, dass nicht Apathie, Ignoranz oder eine Entfremdung durch Urbanisierung zu desinteressiertem Verhalten führt. Vielmehr sind es situative Faktoren des unmittelbaren sozialen Umfeldes wie das Bemerken der Notlage, Interpretation der Situation als bedrohlich, Übernahme von Verantwortung, Handlungskompetenz, Handlungsentscheidung (vgl. Emrich, 1998).

Bergius (1976) unterscheidet acht Merkmale, die sich für prosoziales Verhalten als typisch erwiesen haben: situative und personale Merkmale, Vorerfahrungen in Hilfeleistungssituationen, Sozialisationserfahrungen, persönliche Verantwortung, Reaktionstendenzen, Merkmale des Hilfebedürftigen und Reaktanz.

Im Folgenden werden *personale* und *situative Einflussfaktoren*, die ein prosoziales Verhalten ermöglichen oder verhindern, näher betrachtet.

Bei den *personalen Einflussfaktoren* entscheiden individuelle Unterschiede der internalisierten Normen und die Wirksamkeitsannahme hinsichtlich des eigenen Handelns darüber, ob prosoziales Verhalten gezeigt wird.

Wenn das Selbstbild einer Person eine positive Einschätzung des prosozialen Verhaltens zulässt, führt dies zur erhöhten Wahrscheinlichkeit, dass sie sich auch tatsächlich so verhält (Hartung, 2006). Diese positive Handlungstendenz kann dadurch gestützt werden, dass die Person für ihr Tun ein positives Feedback erhält. Grube und Piliavin (2000) sowie Penner und Finkelstein (1998) gehen davon aus, dass es einen Zusammenhang zwischen Erfahrungen mit einem bestimmten prosozialen Verhalten und der Entwicklung eines prosozialen Selbstschemas gibt, welches auch als Rollenidentität beschrieben werden kann. Ein prosoziales Selbstschema führt zu weiteren prosozialen Verhaltensweisen, soweit das Verhalten freiwillig erfolgt. Dies wird nach den Erkenntnissen der Autoren auch dann der Fall sein, wenn keine Belohnung in Aussicht steht.

Das Empathie-Altruismus-Modell geht auf Überlegungen von Batson et al. (1978) zurück, die in ihren Untersuchungen Anzeichen dafür fanden, dass Mitgefühl die Hilfsbereitschaft beeinflusst. Batson (1991) geht von der Annahme aus, dass in den Fällen, in denen es dem Handelnden möglich ist, sich empathisch in den anderen einzufühlen, die Motivation entsteht, tatsächlich zu helfen. Einfühlungsvermögen stünde demnach also am Anfang der Handlungsmotivation. Auch Tangney et al. (2008) stellen fest, dass die Fähigkeit zur Empathie für prosoziales Verhalten ausschlaggebend ist. Die Perspektivübernahme und das Einfühlen in andere äußern sich in einem Notfall als Mitleid und führen zu entsprechenden Hilfeleistungen.

Die Fähigkeit zur Empathie variiert erheblich. Eine wenig vorhandene Fähigkeit zur Perspektivübernahme und zur Empathie führt, so Hartung (2006), zu aggressivem Verhalten. Empathie kann als erworben gelten. Der Erziehungsstil Einfluss auf die Empathiefähigkeit einer Person. Insbesondere die Zuneigung und Wärme, mit der Eltern ihrem Kind gegenüberstehen, wirken sich fördernd auf die Entwicklung von Empathie aus (Zhou et al., 2002). Darüber hinaus sind zum Teil Einflüsse der Sozialisation, die über die Ausprägung der Fähigkeit zur Empathie (mit-) bestimmen. Durch gezieltes Ansprechen von Empathie, beispielsweise durch Beratung oder Therapie, kann die Fähigkeit, das Leiden eines anderen mitzuempfinden, erhöht werden (Gilbert, 2005).

Darüber hinaus liegen wichtige Bestimmungsfaktoren für prosoziales Verhalten in der Zugehörigkeit bzw. Nichtzugehörigkeit des Notleidenden zur eigenen Gruppe. So zeigt die Studie von Stürmer et al. (2005) unter Ehrenamtlichen in der AIDS-Hilfe, dass die Hilfsbereitschaft stärker ausgeprägt war, wenn der Hilfebedürftige zur eigenen Gruppe gehörte, als wenn er Außenstehender war. Zu vergleichbaren Ergebnissen kommen auch die Untersuchungen von Stürmer et al. (2006), bei denen die Bereitschaft zur Hilfeleistung in einem interkulturellen Kontext zwischen türkischen und deutschen Studenten getestet wurde. Dabei konnte die Hypothese der Forscher, dass ein stärkerer Impuls zur Hilfeleistung gegeben war, wenn Helfer und Hilfsbedürftiger demselben kulturellen Kreis zugehörten, bestätigt werden. Diese Ergebnisse bestätigen auch die Untersuchungen von Dovidio und Gaertner (2004).

Darüber hinaus handeln Personen, die sich als eher altruistisch oder egoistisch einschätzen, hinsichtlich ihres sozialen Ansehens unterschiedlich. So zeigen die Untersuchungen von Simpson und Willer (2008), dass Handelnde, die von vornherein eher als egoistisch eingeschätzt wurden, sehr auf ihren Ruf bedacht waren und, wenn entsprechende Anreize zu dessen Verbesserung gegeben waren, entsprechend bereit waren, prosoziales Verhalten zu zeigen. Bei denjenigen, die zuvor als eher altruistisch eingeschätzt wurden, war das beobachtete Handeln unabhängig vom Rufanreiz prosozial.

Die Annahme, dass der Wunsch, unangenehme Gefühle zu vermeiden, zu einer (hilfreichen) Handlung führt, lehnt sich an Festingers (1957) Dissonanztheorie an. Nach der Dissonanztheorie müsste ein hilfreiches Handeln durch das Streben nach Reduktion der Spannung (Dissonanz) motiviert sein, welches aus dem Leid eines anderen entsteht. Empathie wird dabei allenfalls als begünstigender Faktor gesehen. Das Bemerken der Notlage eines Anderen löst beim Beobachter Unbehagen und eine motivationale Spannung aus, die zu dem Impuls führt den als negativ erlebten Zustand zu beheben (Bischof-Köhler, 1989). Dieses mechanistische Verständnis wurde unter anderem von Piliavin et al. (1981) aufgegriffen. Als Voraussetzung dafür, dass es zu einer konkreten Handlung kommt, nennen Piliavin et al. (1981) den Umstand, dass die Handlung mit einem geringeren Aufwand verbunden ist als anderweitige Möglichkeiten, das unangenehme Gefühl zu beseitigen, etwa durch Vermeiden der weiteren Wahrnehmung des Leidens oder durch Wahrnehmen von Möglichkeiten, welche die Stimmung positiv beeinflussen. Scheinen solche Aktivitäten mit weniger Aufwand verbunden zu sein als

das konkret erforderliche prosoziale Verhalten, so wird die Hilfeleistung vermutlich unterlassen.

Die Bereitschaft zu prosozialem Verhalten ist auch von den Kenntnissen abhängig, die ein potenzieller Helfer zur Situationsbewältigung hat (Bierhoff, 2009). Entsprechend wird eine Hilfeleistung überwiegend dann erfolgen, wenn potenzielle Helfer neben einem prosozialem Motiv auch über Kenntnisse verfügen, die ihr hilfreiches Einschreiten ermöglichen (Bierhoff, 2009; Dovidio et al., 2006). Bierhoff (2009) unterscheidet zwischen dem objektiven Kenntnisstand und dem subjektiven Kompetenzgefühl. Dabei misst er der subjektiven Komponente eine größere Bedeutung für das tatsächliche Hilfeleisten zu als der objektiven Kenntnis. Das Kompetenzgefühl wird dabei nach Annahme von Bierhoff (2009) durch vier Merkmale beeinflusst:

- Der *Ausbildungsstatus*. Die eigene Kompetenz wurde höher eingeschätzt, je mehr Kurse besucht worden waren.
- Der *Zeitpunkt des Trainings*. Je länger die Ausbildung zurücklag, desto geringer wurde die eigene Kompetenz eingeschätzt.
- Das *Geschlecht des Helfenden*. Männer schätzten ihre Kompetenz höher ein als Frauen.
- Das *Alter des Helfenden*. Mit zunehmendem Alter stieg die subjektive Annahme von Kosten der Hilfeleistung an.

Diese vier Merkmale üben, so Bierhoff (2009), überwiegend unabhängig voneinander ihren Einfluss auf das Kompetenzgefühl aus und beeinflussen so mittelbar die Bereitschaft zu Hilfeleistung als prosozialer Verhaltensweise. Diese Annahme stützen auch Dovidio et al. (2006), die ebenfalls davon ausgehen, dass Menschen, die einen höheren Kenntnisstand darüber haben, was in einer Situation zu tun ist, und die besser darauf vorbereitet sind, eher geneigt sein werden, auch tatsächlich einzuschreiten.

Neben personalen Einflussfaktoren bestimmen auch Merkmale der konkreten Situation, *situative Einflussfaktoren*, das Verhalten von Personen.

Im Alltagserleben zeigt sich immer wieder, dass Zeugen eines Unfalls, Unglücks oder sonstigen Vorfalls, bei dem eine Person Hilfe benötigt, weniger bereit sind einzuschreiten, wenn sie nicht allein sind. Diese Bereitschaft nimmt umso mehr ab, je größer die Anzahl weiterer Zeugen ist. Latané und Nida (1981) untersuchten die Bereitschaft, in einer konkreten Notlage einem Fremden zu helfen. Zu diesem Zweck simulierten sie verschiedene Notlagen. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass immer dann, wenn der potenzielle Helfer allein war, die Bereitschaft zu helfen am

größten war. Waren zwei Personen anwesend oder nahm der potenzielle Helfer an, noch andere Personen hätten die Situation bemerkt, reduzierte sich die Bereitschaft zum Einschreiten deutlich. In Situationen, in denen sich andere Anwesende passiv verhielten, tendierte die Bereitschaft einzuschreiten gegen null. Dieser sogenannte *bystander* Effekt zeige sich am Fall Kitty Genovese sehr eindrucksvoll, Bierhoff (1982) spricht diesbezüglich auch von sozialer Hemmung. Diese Form der Gruppendynamik lässt sich seines Erachtens nach auf drei Determinanten zurückführen (Latané/Nida, 1981):

- Verantwortungsdiffusion
- pluralistische Ignoranz
- Bewertungsangst

Latané und Nida (1981) nehmen an, dass die persönliche Verantwortung, die bei den potenziellen Helfern durchaus vorhanden ist und die sie, wenn sie allein sind, auch zum Einschreiten bewegt, dadurch reduziert wird, dass sie sich auf mehrere Personen verteilt, da jeder der Anwesenden einschreiten könnte. In diesen Fällen kommt es zu einer *Verantwortungsdiffusion*. Das heißt, jeder potenzielle Helfer verteilt die Verantwortung, die er selbst empfindet, auf die Anzahl der Anwesenden. Damit sinkt sein Anteil an der Verantwortung, und zugleich die empfundene Verpflichtung, selbst einzuschreiten. Das Gefühl der persönlichen Verantwortung ist größer, wenn die Hilfestellung nur von einer Person ausgeführt werden kann, weil dann keine Verteilung der Verantwortung möglich ist (Berkowitz, 1978).

Kommt es infolge der Verantwortungsdiffusion zur Passivität bei den Beteiligten, verstärkt sich, so Latané und Nida (1981), dieses Gefühl beim Einzelnen dahin gehend, dass die Annahme entsteht, die Situation sei gar nicht so gefährlich oder ein Einschreiten sei möglicherweise sogar unangemessen. Diese Situation ist dann durch eine *pluralistische Ignoranz* gekennzeichnet. Dem Einzelnen fällt das erforderliche Handeln schwer, da er sich nicht durch übertriebenes Einschreitverhalten lächerlich machen will, wenn er infolge der Passivität der anderen annimmt, dass die Situation offensichtlich doch nicht so schwerwiegend ist, wie er selbst zunächst angenommen hat (Bierhoff, 1982).

Auch eine *Bewertungsangst* kann nach Ansicht von Latané und Nida (1981) zu einer Verringerung der Bereitschaft zum Eingreifen führen. Dann nämlich, wenn der

potenzielle Helfer annimmt, dass sein Handeln von Anwesenden als unangebracht oder nicht korrekt angesehen wird. Der soziale Druck kann den potenziellen Helfer dazu veranlassen, sich passiv zu verhalten. Dieses Phänomen wird von Bierhoff (2006) auch als Hemmung durch Zuschauer bezeichnet.

Neuere Studien ergänzen diese Feststellungen jedoch dahin gehend, dass der *bystander* Effekt mit zunehmender Gefährlichkeit der Situation abnimmt (Fischer et al., 2006). Diese Annahme folgt aus einem von den Autoren durchgeführten Experiment, in dem ein Mann eine Frau sowohl verbal wie auch physisch attackierte. Die Gefährlichkeit der Situation wurde über die Körpergröße des Mannes variiert. In der Situation niedriger Bedrohung griffen Einzelpersonen ein. In der gefährlicheren Situation fand sich kein Unterschied zwischen Einzelpersonen und Gruppenaktivitäten (Fischer et al., 2006).

Ein sicherlich auch im Alltagserleben bekanntes Phänomen ist es, dass sich Stimmungen auf prosoziales Verhalten auswirken. Dabei können sowohl gute Laune und gehobene Stimmung wie auch das Empfinden von Schuldgefühlen prosoziales Verhalten begünstigen (Kaiser, 1981). Isen (1970) belohnte in seinem Experiment eine Gruppe der Versuchspersonen mit der Aussage, sie hätten bei seinen Tests besonders gut abgeschnitten. Die Vergleichsgruppe ging ohne Lob aus. Unmittelbar danach wurde eine Sammelbüchse aufgestellt, mit der für eine Anschaffung der Universität gesammelt werden sollte. Diejenigen, die belohnt worden waren, spendeten mehr als diejenigen, denen ein schlechtes Abschneiden mitgeteilt wurde. Das Experiment wurde durch eine neue Versuchsanordnung nochmals bestätigt. Auch Befunde von North et al. (2004) deuten darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit zu helfen steigt, wenn Personen aus unterschiedlichsten Gründen in einer guten Stimmung sind. Dabei spielt es keine Rolle, worauf die gute Stimmung beruht, ob auf positiven Gedanken, dem Hören guter Musik oder einem Geschenk, das kurz zuvor überreicht wurde. Zu ähnlichen Erkenntnissen kommen auch Dovidio et al. (2006), die Stimmungen wie Ärger und Abscheu als Motivation nicht zu helfen feststellten. Gefühle wie Bedrängnis, Traurigkeit oder Anspannung führen ihrer Erkenntnis nach dagegen zu Hilfeleistungen, wenn auch, tendenziell egoistisch oder eigennützig motiviert, zur Steigerung des eigenen Wohlbefindens. Der Effekt guter Stimmung auf die Wahrscheinlichkeit prosozialen Verhaltens hält nicht langfristig an (Isen et al., 1976), denn Stimmungseffekte sind nicht immer stabil. Dies gilt insbesondere für negative Stimmungen. Um die schlechte Stimmung zu überwinden, werden häufig positive Gedanken aufgerufen, die dann

ihrerseits die Stimmung verändern und in eine gute Stimmung überführen (Bless/Igou, 2006).

Banduras Annahmen über das Lernen am Modell (1962) lässt die Interpretation von experimentellen Befunden dahin gehend zu, dass potenzielle Helfer durch die Anwesenheit eines Vorbildes zum Handeln veranlasst werden. Aktive Modelle rufen also Aktivität hervor – und passive Modelle bewirken Passivität. Nach der Theorie des sozialen Lernens (Bandura, 1976) werden Modelle dann besonders dann adaptiert, wenn eine Situation gegeben ist, die für den potenziellen Helfer neu ist oder in der keine vorausgehenden Erfahrungen gesammelt werden konnten, und somit Unsicherheit besteht. Smith et al. (1972) nehmen an, dass Ähnlichkeit zwischen einem Modell und dem potenziellen Helfer die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass es zu einer Nachahmung des Modellverhaltens kommt, da Ähnlichkeit Vertrauen hervorruft. Verhält sich ein der eigenen Person als ähnlich empfundenes Modell passiv, so wird sich der potenzielle Helfer ebenfalls eher passiv verhalten – und umgekehrt. Bryan und Test (1967) konnten bei ihren Experimenten nachweisen, dass Autofahrer bei einem Pannenfahrzeug eher anhielten, wenn sie kurz vorher eine Hilfeleistung bei einer ähnlichen Panne beobachtet hatten. Milgram (1974) konnte zeigen, dass ein deutlicher Anteil von Versuchspersonen dem Versuchsleiter den Gehorsam verweigerte, wenn sie bei zwei anderen Personen zuvor eben dieses Verhalten beobachtet hatten.

Förderlich sind zudem auch Ähnlichkeiten in Persönlichkeitsmerkmalen, Wertvorstellungen und Einstellungen (Bierhoff/Rohmann, 2005). In den Experimenten von Batson (1991) wurden solche Ähnlichkeitsannahmen überprüft, indem einer Gruppe von potenziellen Helfern eine Ähnlichkeit mit einer angeblichen Versuchsperson induziert wurde, einer anderen Gruppe hingegen nicht. Beide Gruppen wurden unter jeweils zwei Versuchsbedingungen untersucht. Im Ergebnis halfen deutlich mehr Versuchspersonen aus der Gruppe mit der Ähnlichkeitsannahme. Batson (1991) schließt daraus, dass Empathie Altruismus aktiviert. Er begründet dies damit, dass beim Vorliegen empathischer Anteilnahme das Wohl der anderen Person tatsächlich das angestrebte Ziel des Helfenden ausmacht, indem dieser mit dem anderen mitleidet und sich mit ihm über die Besserung der Situation freut. Liegt hingegen nur geringe empathische Anteilnahme vor, die im Experiment durch die geringe/nicht vorhandene Ähnlichkeit simuliert wurde, neigten die potenziellen Helfer dazu, ihre eigene unangenehme Erregung, die durch das Leid eines anderen hervorgerufen wurde, im Sinne der Dissonanzreduktion durch das Verlassen der Situation zu verringern.

In einer Wiederholung dieser Untersuchung durch Bierhoff und Rohmann (2004) konnten die Autoren feststellen, dass der Einfluss von altruistischer Persönlichkeitsstruktur und sozialer Verantwortung mit abnehmender eigener Fluchtmöglichkeit aus der Situation abnimmt. Die Freiwilligkeit des Helfens bei den Versuchspersonen war demnach hoch, wenn für sie eine leichte Möglichkeit zur Flucht aus der Situation gegeben war und niedrig, wenn diese Fluchtmöglichkeit schwierig war. Damit ist der Grad der Freiwilligkeit von Hilfeleistung offenbar nicht ausschließlich davon abhängig, inwieweit die Person selbst altruistisch veranlagt ist, sondern vielmehr vom persönlichen Druck, den die Situation auf sie ausübt.

Das prosoziale Handeln kann für den Helfenden mit Kosten verbunden sein, sowohl mit Kosten für sein Handeln als auch für sein Nicht-Handeln. Entschließt sich der potenzielle Helfer dazu, nicht zu handeln, so entstehen ihm moralische Kosten. Moralische Kosten entstehen dadurch, dass ein potenzieller Helfer gegen seine persönlichen Werte und Normen verstößt und Schuldgefühle entwickelt. Die Kosten, die mit dem Handeln verbunden sind, können vielfältig sein und reichen von sozialen über physische bis hin zu finanziellen Kosten in Form von Unannehmlichkeiten, Zeitaufwand oder sogar Gefahren. Die Analyse von Kosten und Nutzen der Hilfeleistung geht dabei von der Annahme aus, dass Personen grundsätzlich danach streben, ihre Kosten zu minimieren und ihren Nutzen, ihre Belohnung zu maximieren. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass sich, neben den positiven Konsequenzen, die ein Verhalten für den Handelnden haben kann, auch der Vollzug der Tätigkeit selbst als Anreiz darstellt (Rheinberg et al., 1997; Apter, 1994). Im Rahmen dieses ökonomischen Vorgehens wird jeweils eine antizipatorische Einschätzung der Folgen vorgenommen (Bierhoff, 2010). Darley und Batson (1973) stellten in einem Experiment fest, dass die Bereitschaft zum Einschreiten massiv sank, wenn ein leichter Zeitdruck erzeugt wurde. Clark (1976) fand heraus, dass die Wahrscheinlichkeit von helfendem Verhalten verringert wird, wenn ein größerer Zeitaufwand erforderlich wird. Nach einer Untersuchung von Allen (1972) sank die Bereitschaft zu helfen, wenn eine bedrohliche Situation vorlag. In seinen Untersuchungen in zwei Kirchengemeinden hat Kromer (1974) festgestellt, dass Menschen, die über eine offene Kollekte einem gewissen sozialen Druck ausgesetzt waren, höhere Beträge spendeten, als wenn die Kollekte geschlossen erfolgte. Zu einer verminderten Bereitschaft zu prosozialem Verhalten führt es diesen Erkenntnissen zufolge, wenn prosoziales Handeln mit negativen Konsequenzen belegt ist oder einen erhöhten zeitlichen oder sonstigen

Aufwand bedeutet, also hohe Kosten verursacht. Diese Kosten beziehen sich aber nicht nur auf die Hilfeleistung. Dovidio et al. (2006) führen zwei Kostenarten auf, durch die eine Entscheidung zur Hilfeleistung beeinflusst wird: Kosten der Hilfeleistung und Kosten der Nichthilfe. Durch das Leiden des Opfers können beim potenziellen Helfer stellvertretende Kosten entstehen. Ebenso kann durch die Linderung des Leides eines anderen eine stellvertretende Belohnung erreicht werden. Bierhoff (2006) vermutet in diesem Zusammenhang, dass die Kosten, die mit der Hilfeleistung verbunden sind, durch stellvertretende Kosten und stellvertretende Belohnung kompensiert werden können. Diese Ansicht vertreten auch Dovidio et al. (2006), die neben den Kosten für Hilfe und Nichthilfe auch erwartete Belohnungen als Entscheidungskriterium anführen.

In der Untersuchung von Smithson und Amato (1982) ergab sich ein direkter Zusammenhang zwischen den Kosten der Hilfe und dem Entschluss zur Hilfeleistung. Spontane Hilfe war demnach bei geringen Kosten eher zu erwarten, bei hoher Kostenerwartung hingegen wurde erst nach einiger Zeit der Planung Hilfe geleistet.

4.3 Prozessmodelle des prosozialen Handelns

Ob ein potenzieller Helfer tatsächlich prosoziales Verhalten zeigt, wie und zu welchem Zeitpunkt er dies tut, ist ein komplexer Prozess, der häufig innerhalb kürzester Zeit abläuft (Hartung, 2006).

Ajzen (2002) entwarf das Modell des geplanten Handelns als Weiterentwicklung eines Modells des begründeten Handels (Ajzen/Fishbein, 1980). Seinem Erachten nach hängt es von personalen und sozial normativen Faktoren ab, ob eine Person eine Handlungsabsicht entwickelt, die dann tatsächlich in eine konkrete Handlung umgesetzt wird. Diese Absicht hängt wiederum davon ab,

- welche Einstellung die Person zu der Handlung hat
- welche subjektiven Normen diesen Einstellungen inhärent sind
- inwieweit die Person das Verhalten kontrolliert

Die Einstellung zu der Handlung wird aus der Überzeugung bezüglich der Wirksamkeit des Verhaltens und aus der Bewertung dieser Wirkung gespeist. Bei den subjektiven Normen geht es darum, welches Verhalten andere Personen erwarten, und um die eigene Motivation, sich dementsprechend zu verhalten. Zwischen den einzelnen Komponenten der Einstellung und denen der subjektiven Normen besteht eine

Verbindung, sodass bei Fehlen der einen Komponente die andere ebenfalls nicht vorhanden ist (multiplikative Verknüpfung). Wahrgenommene Kontrolle über das Verhalten bedeutet, dass die Erwartung beim potenziell Handelnden besteht, die Handlung auch wirklich ausführen zu können. Dies kann anhand tatsächlicher wie auch internaler Faktoren sein. Diesem Modell zufolge steigt also die Wahrscheinlichkeit eines prosozialen Verhaltens, das der Einstellung des potenziellen Helfers entspricht, an, wenn dessen persönliche Normen durch sein Umfeld gestützt werden und er überzeugt ist, die erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten zur tatsächlichen Umsetzung des Verhaltens zu besitzen.

Das von Latané und Darley (1970) entwickelte Modell der Hilfeleistung bildet den Entscheidungsprozess einer möglichen Hilfeleistung als Stufenabfolge ab. Dabei hat der potentielle Helfer immer die Wahl zwischen einem weitergehen im Stufensystem oder dem Ausstieg daraus. Zunächst muss er das Ereignis bemerken. Ist es zur Wahrnehmung gekommen, so muss es als Notfall interpretiert werden. Die nächste Stufe erfordert es, sich für das Leisten von Hilfe verantwortlich zu fühlen. Darüber hinaus muss der potentielle Helfer sich als kompetent wahrnehmen, die erforderliche Handlung durchzuführen. Damit es schließlich zu einer konkreten Hilfehandlung kommt, dürfen die Kosten für ein Handeln nicht zu hoch eingeschätzt werden, eine eigene Gefährdung ausgeschlossen sein (Latané/Darley, 1970).

Im Rahmen von Experimenten (Latané/Darley, 1970; Latané/Nida, 1981) stellte sich heraus, dass es vor allem situative Gegebenheiten wie Zeitdruck oder andere, ebenfalls anwesende Personen waren, die über die Durchführung einer Hilfeleistung ausschlaggebend waren.

Aufgrund des von Schwartz (1977) und Schwartz und Howard (1981) auf der Basis der Überlegungen von Latané und Darley (1970) entwickelten Modells, welches davon ausgeht, dass die Abhängigkeit eines Notleidenden von einer Hilfeleistung vom potenziellen Helfer wahrgenommen wird, kann prosoziales Handeln zunächst in vier Phasen/Schritte gegliedert werden:

- *Aktivierungsschritte (Aufmerksamkeitszuwendung)*. Der potenziell Helfende muss die Situation eindeutig wahrnehmen und erkennen, dass eine Notlage besteht. Er muss feststellen, dass es Möglichkeiten gibt, diese zu beheben oder abzumildern, und er muss sich selbst als kompetent dazu einschätzen.
- *Verpflichtungsschritte (Aktivierung der prosozialen Motivation)*. Das Gefühl der persönlichen Verantwortung zum Einschreiten muss gegeben sein (prosoziale Motivation). Entweder es hat schon zuvor bestanden oder wird in der konkreten Situation aktiv.

- *Abwehrschritte (antizipatorische Bewertung der Konsequenzen).* Die potenzielle Handlung wird beurteilt und bewertet. Es kommt zu einer Abwägung zwischen den Kosten des Einschreitens und des Nicht-Einschreitens (moralische Kosten). Dem gegenübergestellt wird dann der mögliche Nutzen der Hilfeleistung für den Bedürftigen und auch für sich selbst. Bei positiver Kosten-Nutzen-Bilanz kommt der potenziell Helfende zu dem Schluss, dass der Nutzen der Hilfe überwiegt, und die Umsetzung des prosozialen Verhaltens kann erfolgen. Überwiegen bei der antizipatorischen Bewertung die Kosten für den potenziell Helfenden oder ist die Bilanz nicht eindeutig, wird die Wahrscheinlichkeit größer, dass die empfundene persönliche Verantwortung abgelehnt und die in den vorausgegangenen Phasen berücksichtigten Aspekte umgedeutet werden. Es kommt dann zu einer Neubewertung der Situation (Abwehrprozesse) durch herunterspielen der Not, Überbewertung möglicher Handlungshemmnisse, Verantwortungsdiffusion oder Schuldzuweisung an andere (Montada, 2001).
- *Reaktionsschritt (Verhalten).* Die konkrete Handlung wird umgesetzt oder unterlassen.

Voraussetzung, dass es nach dem Modell von Schwartz und Howard (1982) zu einer Hilfehandlung kommt, ist, dass die Situation als Notsituation erkannt wird. Schwartz und Howard (1982) unterscheiden in ihrem Modell zwischen personalen und sozialen Normen, die für das konkrete Verhalten einer Person handlungsleitend sind. Dabei werden personale Normen im Sinne eines Gefühls moralischer Verantwortung definiert, die bei Missachtung unmittelbar Auswirkung auf das Selbstkonzept haben. Es kommt, Schwartz und Howard (1982) zufolge dann zu einer Hilfehandlung, wenn die sozial normierte Verantwortung als persönliche Norm angenommen und daraus folgend die prosoziale Motivation der persönlichen Verantwortung für die Hilfeleistung übernommen wird. Diese Verantwortung zu übernehmen ist jedoch erst dann möglich, wenn der Hilfeleistende erkennt, dass es die Tatsächliche Möglichkeit zur Hilfeleistung gibt und er annimmt die entsprechende Handlungskompetenz zu besitzen (Schwartz/Howard, 1982). Dabei ist zu beachten, dass jeder Schritt im Entscheidungsprozess durch Abwehr, Attribution oder Verantwortungsleugnung unterbrochen und damit die Handlung verhindert werden kann.

Heckhausen (1980) betont in diesem Zusammenhang die Bedeutung der persönlichen Norm der sozialen Verantwortung: „Tatsächlich steigen die Korrelationen zwischen Normen und Hilfehandeln umso mehr an, je ausgeprägter Bewusstsein der Folgen und attribuierte Selbstverantwortlichkeit sind (...)“ (Heckhausen, 1980, S.341).

4.4 Helferpersönlichkeit

Ob es Persönlichkeitsmerkmale gibt, die positiv mit prosozialen Verhaltensweisen korrelieren, wurde erstmals von Staub (1974) systematisch untersucht und über nahezu drei Jahrzehnte weiter verfolgt und entwickelt (Staub, 2003). Dabei ging er von der Überlegung aus, dass unterschiedliche Persönlichkeitszüge zur Hilfsbereitschaft beitragen und unter Umständen erst eine Kombination verschiedener Eigenschaften zu prosozialen Handlungen führt. Weiterhin berücksichtigte er, dass die Person und die Situation miteinander interagieren und diese Interaktion das Verhalten bestimmt. Er nimmt er an, dass es bestimmte Persönlichkeitsmerkmale gibt, die zu bestimmten Formen prosozialen Verhaltens führen. Mithilfe von Fragebögen erfasste er für jede der Versuchspersonen einen Persönlichkeitswert, der dessen prosoziale Grundorientierung repräsentierte. Dann wurden die Versuchspersonen einer Versuchssituation zugeführt, in deren Verlauf eine Person in einem Nebenraum starke Magenkrämpfe simulierte. Es wurde erhoben ob, welche und nach welchem Zeitablauf eine Reaktion einsetzte, um daraus einen Wert für das Hilfehandeln zu ermitteln. Im Ergebnis korrelierte der Persönlichkeitswert der prosozialen Orientierung hoch signifikant mit dem der Hilfehandlung. Je stärker die prosoziale Orientierung war, desto größer war die Wahrscheinlichkeit der Hilfeleistung. Staub (2003) geht davon aus, dass Persönlichkeitsmerkmale von direkter Bedeutung für prosoziales Verhalten sind. Unterstützt wird diese Erkenntnis von Eisenberg (2008), die darüber hinaus feststellt, dass die individuelle Bereitschaft zur Hilfeleistung in unterschiedlichsten Situationen Bestand hat.

In Untersuchungen von Oliner und Oliner (1988) wurden Retter von verfolgten Juden in der Nazizeit befragt. Dabei wurden auch Persönlichkeitsmerkmale erfasst. Als Resultat kann festgehalten werden, dass sich Helfer von denjenigen unterschieden, die nicht als Helfer aktiv geworden sind, aber dennoch den Nazis ablehnend gegenüberstanden. Bei den Helfern kamen neben einer geringeren Gehorsams- und Leistungsorientierung vor allem ein größeres Gefühl persönlicher Verpflichtung und Verantwortung zum Tragen sowie eine stärkere internale Kontrollüberzeugung und die Wahrnehmung von Ähnlichkeit mit den geretteten Juden.

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangten Bierhoff et al. (1991), die Ersthelfer nach einem Verkehrsunfall mit einer Kontrollgruppe verglichen. Auch in dieser Untersuchung beschrieben die Ersthelfer ein stärkeres Gefühl persönlicher und sozialer

Verantwortung, eine größere interne Kontrollüberzeugung und ein stärkeres empathisches Selbstkonzept. Bierhoff, Klein und Kramp (1991) gehen deshalb davon aus, dass die Struktur der Persönlichkeit Einfluss nimmt auf die Wahrscheinlichkeit des Eingreifens in Notlagen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen legen den Schluss nahe, dass es so etwas wie eine Helferpersönlichkeit gibt. Penner et al. (2005) gehen sogar von einem relativ stabilen Zusammenhang zwischen Persönlichkeit prosozialem Verhalten aus, was für das Vorliegen einer prosozialen Persönlichkeit spricht. Eine stärkere persönliche Verpflichtung zur Übernahme sozialer Verantwortung, interne Kontrollüberzeugung und ein empathisches Selbstkonzept prosozialem Handeln sind förderlich für die Ausbildung einer prosozialen Persönlichkeit. Demnach fördern soziale Verantwortung und interne Kontrollüberzeugung in Notfallsituationen das Gefühl, zur Hilfe verpflichtet zu sein. Empathie führt zu einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse anderer in dieser Notsituation (Bierhoff, 2007; Graziano/Eisenberg, 1997). In diesem Zusammenhang vermutet Wiswede (2001), dass sich ein (auch durch hilfsbereites Handeln erworbenes) altruistisches Selbstschema verstärkend auf prosoziales Handeln auswirkt.

Die Annahme, dass es eine altruistische Persönlichkeit gibt, die über unterschiedliche Situationen hinweg Verhaltenskonsistenzen zeigt, kritisiert jedoch Lück (1997). Er führt an, dass die Untersuchungen eine hohe Anfälligkeit gegenüber Antworttendenzen aufweisen und nur ein geringer Zusammenhang zu dem sichtbaren Verhalten möglich ist. Köhler (1977) hingegen stützt seine Überlegungen zu einer möglichen Helferpersönlichkeit auf den Lewinschen Grundsatz, dass Verhalten eine Funktion von Person und Umwelt darstellt und infolgedessen bei einer Analyse von prosozialem Verhalten die Persönlichkeit des Helfers nicht außer Acht gelassen werden kann.

4.5 Personelle und situative Komponenten beim Hilfebedürftigen

Grundvoraussetzung dafür, dass Hilfe geleistet wird, ist, dass die Situation als Notsituation erkennbar ist. Drei Aspekte hat Bierhoff (1982) aufzählend gemacht:

- den Grad der Abhängigkeit des Hilfebedürftigen von Unterstützung
- die vom potenziellen Helfer wahrgenommene Ursache für die Hilfebedürftigkeit
- die Berechtigung der Notsituation

Berkowitz und Daniels (1963), haben in ihrer Untersuchung zum Grad der Abhängigkeit gezeigt, dass es zu einer gesteigerten Wahrscheinlichkeit der Hilfeleistung kommt, wenn eine erhöhte Abhängigkeit des Hilfebedürftigen wahrgenommen wird. Die Autoren begründen ihre Ergebnisse damit, dass durch das Wahrnehmen von Abhängigkeit das Gefühl der sozialen Verantwortung aktiviert wird. Allerdings steht die Norm sozialer Verantwortung häufig im Konflikt mit der Norm, derzufolge jeder zunächst für sich selbst verantwortlich sei (Gruder et al., 1978).

Eng damit hängt zusammen, inwieweit der Hilfebedürftige für seine Notlage verantwortlich ist. Ist er selbst für die Situation verantwortlich, so ist Hilfe von außen weniger wahrscheinlich, wie Gruder et al. (1978) feststellten, als es in ihrer Untersuchung darum ging, dass durch eigenes Verschulden ein Zeitverlust entstanden war. Dies legt die Vermutung nahe, dass ein Anspruch auf Hilfe von potenziellen Helfern als weniger gerechtfertigt angesehen wird, wenn die hilflose Situation selbst verursacht wurde. Wie Schwartz (1977) zur Berechtigung einer Notlage feststellte, wird eine Notsituation dann eher als legitim wahrgenommen, wenn die Ursache außerhalb des Kontrollbereiches des Hilfebedürftigen liegt.

4.6 Stadt-Land-Unterschiede bei der Bereitschaft zu prosozialem Handeln

Untersuchungen zu Stadt-Land-Unterschieden bei der Bereitschaft zu prosozialem Handeln in wurden u. a. von Korte und Ayvalioglu (1981), Amato (1983), Franklin (1974) und, als Metaanalyse, von Steblay (1987) durchgeführt (vgl. Bierhoff, 2006).

Hinweise auf Unterschiede der Hilfsbereitschaft zwischen Stadt- und Landbevölkerung liefern Untersuchungen, die in der Türkei von Korte und Ayvalioglu (1981, zit. in: Bierhoff, 2006) durchgeführt wurden. Sie verglichen die Hilfsbereitschaft hinsichtlich der Bitte, Geld zu wechseln, Interviewfragen zu beantworten und die Reaktion auf das Verlieren eines Gegenstandes in den Großstädten Ankara und Istanbul zu vier türkischen Kleinstädten. Die Bereitschaft zu helfen war in Kleinstädten stärker ausgeprägt als in Großstädten – mit einer Ausnahme: Die Anwohner der Außenbezirke der untersuchten Großstädte zeigten das gleiche Hilfeverhalten wie die Angehörigen der Kleinstädte. Die Autoren erklären dies damit, dass in diesen Bereichen überwiegend Landbevölkerung lebt, die im Zuge der Landflucht in die Städte gekommen ist. Ähnliche Ergebnisse zeigen sich auch in einer Studie von Amato (1983, zit. in: Bierhoff, 2006), der die regionalen Unterschiede im Hilfeverhalten in Ost-Australien

untersuchte. Dabei reichten die Einsätze von der Bitte, seine Lieblingsfarbe zu nennen, bis hin zu Spendenbereitschaft und Hilfeleistung für eine gestürzte Person. Auch hier stieg die Bereitschaft zu helfendem Verhalten mit abnehmender Stadtgröße deutlich an. Auch bei Franklin (1974, , zit. in: Bierhoff, 2006) findet sich ein Land-Stadt-Gefälle, wenn es um informelle Hilfe in alltäglichen Situationen geht.

Eine von Steblay (1987, zit. in: Bierhoff, 2006) durchgeführte Metaanalyse ergab, dass in mittelgroßen Städten eine höhere Bereitschaft zu prosozialem Verhalten gegeben ist als in ländlichen Gebieten oder in Großstädten über 300.000 Einwohner. Er erklärt dies damit, dass in ländlichen Gebieten eine stärkere soziale Struktur vorherrscht und fremde Personen misstrauisch bis ablehnend behandelt werden. In Großstädten wiederum werden Kontakte mit Fremden aufgrund der Anonymität eher abgelehnt. In mittelgroßen Städten ist die Ablehnung gegenüber Fremden, so die Vermutung, weder aus dem einen noch aus dem anderen Grund so stark ausgeprägt, was dazu führt, dass die Bereitschaft steigt, einem Fremden zu helfen.

Bell et al. (2001, zit. in: Bierhoff, 2006) weisen darauf hin, dass die Stadt eine Umgebung ist, in der typische Umwelt- und soziale Stressoren häufiger anzutreffen sind als in ländlichen Bereichen. Die verringerte Hilfsbereitschaft wird dann durch situative Einflussfaktoren ausgelöst, die innerhalb einer Stadt unterschiedlich sein können. In diesem Zusammenhang sind es insbesondere die beiden situativen Stressoren Lärm und Crowding, die sich ungünstig auf das Hilfeverhalten auswirken (Bell et al., 2001, zit. in: Bierhoff, 2006).

5. Gegenstand der Untersuchung

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist das gemeinsame (Schutzengel-) Verkehrssicherheitsprojekt *be-my-angel* der Kreispolizeibehörde Gütersloh, des Kreises Gütersloh sowie der Verkehrswacht Gütersloh e. V. Als Verkehrssicherheitsprojekt eines Kreises ist es in die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit sowohl des Landes, des Bundes als auch der Europäischen Union eingebunden. Im Folgenden soll daher zunächst die strategische Dimension der Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt werden, die letztlich den Hintergrund zur Einrichtung des Schutzengelprojekts im Kreis Gütersloh bildet. Anschließend werden die Historie und Grundzüge des Schutzengelprojektgedankens und dessen Verbreitung in Deutschland erklärt, bevor

eine Betrachtung des konkreten Schutzengelprojekts *be-my-angel* aus Gütersloh stattfindet.

5.1 Strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit

Günzel et al. (2009, S.81) stellen fest, dass „ein gesamtgesellschaftlicher Konsens für eine gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit die Grundlage für ein erfolgreiches Agieren“ bildet. Sie fordern, dass Verkehrsunfälle nicht als „unvermeidliches Schicksal“ (Günzel et al., 2009, S.81) bewertet werden dürfen. Neben der Übernahme von Verantwortung fordern sie vor allem ein Mehr an Gelassenheit und ein Weniger an Aggression aufseiten der Verkehrsteilnehmer.

Über das Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers hinaus kann die Polizei das Ihre zur Verkehrssicherheitsarbeit beitragen. Diesbezüglich ist zunächst zwischen Strategie und Taktik zu unterscheiden. Die Polizeidienstvorschrift 100 (PDV 100, Anlage 20) definiert Strategie allgemein als „vorausschauend geplante polizeiliche Verhaltensweisen und organisatorische Absichten, die sich an der gesellschaftlichen Entwicklung orientieren und darauf gerichtet sind, durch das Zusammenwirken aller polizeilichen Kräfte die Politik der Inneren Sicherheit zu verwirklichen und gegebenenfalls Änderungen zu bewirken“ (Land NRW, 1999). Taktik hingegen ist gem. PDV 100 (Anlage 20) definiert als „effektiver und effizienter Einsatz von Kräften und Führungs- und Einsatzmitteln zur Erreichung polizeilicher Ziele unter Anwendung geeigneter Verfahrensweisen im Einzelfall und Beachtung von Strategien und Leitlinien“ (Land NRW, 1999). Demnach können Verkehrssicherheitsprojekte wie das Projekt *be-my-angel* als Taktik im Rahmen der strategischen Ausrichtung qualifiziert werden.

Nach den Artikeln 3(f) und 70 des Vertrages der Europäische Union (Europäische Union, 2006) verfolgen die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft eine gemeinsame Verkehrspolitik. Dazu erlässt der Rat entsprechend dem Verfahren des Artikels 251 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang muss jedoch beachtet werden, dass auf Ebene der Europäischen Gemeinschaft der Grundsatz der Subsidiarität gilt. Maßnahmen, die vom Rat der Europäischen Gemeinschaft erlassen wurden, können nicht direkt zur Durchführung an die Mitgliedstaaten delegiert werden, da für den Bereich der Verkehrssicherheit keine ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft gegeben ist (Art. 5 EG-Vertrag Europäische Union, 2006).

Die Europäische Kommission hat 2001 in ihrem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik vorgeschlagen, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr zu halbieren (Europäische Union, 2001). Diese Zielsetzung wurde im Jahr 2003 im europäischen *Aktionsprogramm zur Sicherheit im Straßenverkehr* bekräftigt (Europäische Kommission, 2003). Der wesentliche Ansatz des Aktionsprogramms zur Erreichung dieses Ziels besteht darin, die Verkehrsteilnehmer zu motivieren, ihr Verhalten dahin gehend zu ändern. Besonders hervorgehoben wird dabei die Beachtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, des zulässigen Blutalkoholwertes sowie der Gurtpflicht. Verstöße gegen diese drei Vorschriften stellen nach Ansicht der Europäischen Kommission (2003) die Hauptursache für tödliche Verkehrsunfälle dar. In diesen Kontext werden junge Erwachsene im Alter von 15 bis 24 Jahren ausdrücklich als besonders unfallgefährdete Bevölkerungsgruppe erwähnt.

Die strategische Ausrichtung der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Verkehrssicherheit schließt sich den Vorschlägen und Grundsatzentscheidungen an. Die Sicherheit auf bundesdeutschen Straßen soll durch das *Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr* (BMVBS, 2001) erhöht werden, indem u. a. das Verkehrsklima verbessert und die Unfallrisiken junger Fahrer reduziert werden soll. Die Länder der Bundesrepublik haben zusammen mit dem Bund in einem *Länder-Bund-Positionspapier zur Verkehrsüberwachung* (UA FEK, 2006) erstmals einen nationalen Verkehrsüberwachungsplan geschaffen. In diesem werden die Maßnahmenfelder Geschwindigkeit, Gurt, Alkohol/Drogen und gewerblicher Straßenverkehr definiert. Die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit der Länder ist das *Programm für Innere Sicherheit – Fortschreibung 1994* (IMK, 1994), das durch die Ständige Konferenz der Innenminister und Innensenatoren beschlossen wurde. Hierin heißt es, dass die „Polizei einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Straßenverkehrs“ (IMK, 1994, S.11) leistet. Und weiter: „Kernaufgabe polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Verhütung von Verkehrsunfällen und damit der Schutz von Leib und Leben sowie wesentlichen Sachwerten. Dabei sollte sich die polizeiliche Arbeit auf diejenigen Tätigkeitsfelder beschränken, deren Bewältigung vollzugspolizeiliches Fachwissen erfordert. (...) Die polizeiliche Verkehrsüberwachung hat sich an den wesentlichen Verkehrsunfallursachen zu orientieren.“ (IMK, 1994, S.11, 12).

Handlungsleitend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Länder sind die *Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei* (UA FEK, 2004). Der Arbeitskreis II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder vom 16.04.2004

(Az.: I C 4.2/197) empfiehlt den Ländern in seinem Umlaufbeschluss, dass sie gem. dieser Leitlinien Verkehrssicherheitsarbeit als integralen Bestandteil der Inneren Sicherheit behandeln und neben der Kriminalitätsbekämpfung als wesentliches Aufgabenfeld für die Polizei vorsehen. Diese soll die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessern.

Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Leitlinien beinhaltet, wie Günzel et al. (2009) betonen, vor allem auch die Verkehrsunfallprävention. Zu diesem Zweck wird die Verbundstrategie, bestehend aus den auf der Analyse und Bewertung der Verkehrssicherheitslage aufbauenden Pfeilern Verkehrssicherheitsberatung (education), Verkehrsüberwachung (enforcement) und der sicheren Gestaltung des Straßenraumes (engineering), ausgeführt. Im Fall der Verbundstrategie greifen diese drei Interventionsfelder ineinander, ergänzt durch Öffentlichkeitsarbeit. Maßnahmen aus den Bereichen education, enforcement und engineering werden bei der Verkehrssicherheitsarbeit parallel durchgeführt, um nicht nur einen Schwerpunkt zu bedienen, sondern ein gegenseitiges Ergänzen und Unterstützen der Interventionsfelder zu erreichen. Hierzu fließen die Ergebnisse eines jeden Bereiches in die jeweils anderen Bereiche mit ein, um eine maximale Wirkung zu erzielen, welche nachhaltig an die Ursachen eines Verkehrssicherheitsproblems anknüpft (Günzel et al., 2009).

Darüber hinaus bestehen in den jeweiligen Ländern eigene Länderprogramme.

Für NRW gibt es seit 2005 die *Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung*. In diesem Erlass des Innenministeriums (jetzt: Ministerium für Inneres und Kommunales) werden Erfolgsfaktoren genannt, die durch die Polizeibehörden beeinflusst werden können und daher ein zentraler Steuerungsansatz für die Verkehrsunfallbekämpfung sind (IM NRW, 2005). Als erster Erfolgsfaktor wird dabei die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere durch zu hohe Geschwindigkeit, der Konsum von Alkohol/Drogen und der Verzicht auf das Angurten genannt. Damit folgt das Land NRW den europäischen Vorgaben sowie den Beschlüssen des Nationalen Verkehrsüberwachungsplans.

Mit dem Erlass zur *Neuausrichtung der Steuerung von Führung der Polizei NRW* (IM NRW, 2005a) hat das Innenministerium die Verantwortung der Kreispolizeibehörden für die Sicherheitslage in ihrem jeweiligen Bereich gestärkt. Entsprechend entwickeln die Kreispolizeibehörden ein für ihre Behörde spezifisches Sicherheitsprogramm und schreiben dieses jährlich, nach erfolgter Bilanzierung, fort. Das Sicherheitsprogramm

basiert dabei auf einer sorgfältigen Analyse der örtlichen Sicherheitslage, die auch den Bereich der Verkehrsunfallbekämpfung umfasst.

Aufgrund dieser Analyse werden strategische Behördenziele ebenso festgelegt wie die strategischen Ziele in den Kernbereichen polizeilicher Arbeit, zu denen auch die Verkehrsunfallbekämpfung gehört.

Die strategische Ausrichtung der KPB Gütersloh verfolgt als konkretes Ziel die Senkung der Zahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen im Kreis Gütersloh um mindestens 20 Prozent bis Ende 2010 auf Basis der Unfallzahlen von 2007 (Haftmann, 2011). Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, eine konkrete Taktik anzuwenden. In der KPB Gütersloh fiel die Entscheidung auf die Planung und Durchführung des Projektes *Schutzengel – be-my-angel* (Limbourg/Mühlenbruch 2009).

5.2 Schutzengelprojekte

Die häufigste Todesursache bei den 18- bis 24-Jährigen ist der Verkehrsunfall (Statistisches Bundesamt, 2011b; McCartt et al., 2003). Sie haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2010 verunglückten auf deutschen Straßen insgesamt 73.172 junge Männer und Frauen, 690 davon tödlich. Somit gehörte jeder fünfte Verletzte und Getötete zu diesen nur sieben Altersjahrgängen, die jedoch nur jeden zwölften Bundesbürger stellen (Statistisches Bundesamt, 2011b). Mit anderen Worten: Eine Gruppe von rund acht Prozent der Bevölkerung vereinigt nahezu zwanzig Prozent der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr in sich.

Schulze (1998) beschreibt den typischen tödlichen Verkehrsunfall von Jungen Fahrern als Alleinunfall, an dem keine anderen Fahrzeuge beteiligt sind, der sich auf einer Freizeitfahrt mit Freunden am Wochenende ereignet und durch Kontrollverlust, Alkoholeinfluss und hohe Geschwindigkeit gekennzeichnet ist. In diesem Zusammenhang kann umgangssprachlich auch von einem sogenannten Discounfall gesprochen werden, auf den alle diese Merkmale zutreffen.

Genau hier setzen die Grundgedanken der Schutzengelprojekte an. Allen Schutzengelprojekten gemeinsam ist das Ziel, die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren beteiligt sind, zu verringern. Um eine Verringerung dieser Unfälle zu erreichen, ist es erforderlich, Junge Fahrer zur Verhaltensänderung zu bewegen. Anders als die rationalen Ansätze (Präsentation von Unfallzahlen, Einsatz von Fahr- und Unfallsimulatoren, Zeigen von Schockvideos, etc.),

setzt das Schutzengelprojekt auf der emotionalen Ebene bei den Peergroups an. Gleichaltrige (je nach Projektentwurf weibliche und männliche oder nur weibliche Personen) sollen als Schutzengel auf kommunikativem Weg emotional auf die Jungen Fahrer einwirken – und zwar genau in der Situation, in der sich ein alkoholisierter oder unter dem Einfluss von Drogen stehender Fahrer hinter das Steuer eines Kfz setzen will, oder dann, wenn deutlich überhöhte Geschwindigkeiten gefahren wird. Erkennt ein Schutzengel, dass ein Fahrer nicht mehr fahrtüchtig ist oder mit überhöhter Geschwindigkeit fährt, ist sein freundliches, aber bestimmtes Eingreifen gefragt, um eine Selbstreflexion zu bewirken. Als Anreiz dafür, sich für die Verkehrssicherheit einzusetzen, erhalten die Schutzengel einen Ausweis, mit dem sie sich legitimieren und mit anderen Schutzengeln solidarisieren können, Vergünstigungen und Rabatte bei an dem Projekt angeschlossenen Sponsoren erhalten.

Die in Deutschland etablierten Schutzengelprojekte gehen auf das dänische Projekt *Skytengel* (Schutzengel) zurück, welches in der Provinz Nordjütland im Jahr 1996 gegründet wurde (Niedersächsische Fachhochschule, 2004). In dieser Gegend sind für junge Menschen die Wege in die nächste Disco häufig sehr weit. In den Sommermonaten verursachen betrunkene junge Männer dort ungewöhnlich viele, häufig schwere Unfälle. Der Versuch diese jungen Männer mit Plakaten oder Filmen zu erreichen, um die Unfallquote zu senken, erwies sich als wenig erfolgreich. Erst als das Ursprungsprojekt *Skytengel* ins Leben gerufen wurde, gelang es, die Unfallquote junger Fahrer zu verringern. Dazu wurde auf junge Frauen im Alter von 18 bis 21 Jahren zurückgegriffen. Ausgangspunkt dieser Entscheidung war die Überlegung, dass diese in aller Regel ein

vernünftigeres Fahrverhalten im Straßenverkehr zeigen als männliche Fahrer und deshalb seltener Beteiligte an schweren Verkehrsunfällen sind. Es wurde auf die Emotionalität der jungen Frauen gesetzt, ausgehend von dem Gedanken, dass es oft junge Frauen sind, die einen jungen Mann vor seinem Unfall als Letzte sehen. Als Anreiz dafür wurde von der Gemeinde ein Ausweis ausgestellt, der der Identifikation und bestimmten Vergünstigungen diene. Zusätzlich wurde eine Internetplattform für die Teilnehmer und Interessierten an der Schutzengelaktion (www.skytsengel.dk) geschaltet, auf der Informationen zum Projekt, Veranstaltungstermine und die Gelegenheit zum Austausch der Schutzengel angeboten wurden. Darüber hinaus bietet diese Internetplattform Angehörigen und Freunden von tödlich verunglückten jungen Menschen die Möglichkeit, über den Schicksalsschlag zu berichten und sich mit

anderen Betroffenen zu vernetzen. Das Projekt wurde von sämtlichen dänischen Gemeinden übernommen und hat damit landesweit Verbreitung gefunden (Niedersächsische Fachhochschule, 2004).

Im Jahr 2004 entstand in Deutschland das erste Schutzengelprojekt im Landkreis Soltau-Fallingb. /Niedersachsen (seit 01.08.2011: Landkreis Heidekreis). Obwohl durch unterschiedliche Maßnahmen der Polizei und des Landkreises eine Verringerung der Häufigkeit von Verkehrsunfällen mit Personenschaden erreicht werden konnte, blieben die Jungen Fahrer eine große Problemgruppe. Ihr Anteil bei den tödlich Verunglückten betrug zum Zeitpunkt des Projektbeginns 25 Prozent, ihr Anteil an der Bevölkerung des Landkreises betrug jedoch mit 8 Prozent weniger als ein Drittel. Dabei waren junge Männer an diesen Verkehrsunfällen deutlich häufiger beteiligt als junge Frauen (Niedersächsische Fachhochschule, 2004). Mit dem Start des Projekts wurde an alle jungen Frauen im Alter von 15 bis 24 Jahren ein persönliches Anschreiben des Landrats verschickt, in dem sie zu Schutzengeln ernannt wurden und einen Schutzengelausweis erhielten. Mit diesem Schreiben bat der Landrat darum, junge Männer davon abzuhalten, sich alkoholisiert hinter das Steuer zu setzen oder mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren. Parallel dazu wurden auch die jungen Männer angeschrieben und über das Projekt informiert.

Inzwischen gibt es, aufgrund der guten Erfolge, die sowohl in Dänemark als auch in Soltau-Fallingb. erreicht wurden, in mehreren Bundesländern ganz ähnliche Schutzengelprojekte. Diese Projekte unterscheiden sich lediglich dadurch voneinander, wer als Schutzengel angesprochen wird. Teilweise wird der Grundidee aus Dänemark gefolgt, (z. B. Soltau-Fallingb., Bremerhaven, Osthessen), andere Schutzengelprojekte ernennen sowohl junge Frauen als auch junge Männer zu Schutzengeln (z. B. Gütersloh, Stade, Freudenstadt).

Im Folgenden findet sich eine Übersicht über die derzeitigen Schutzengelprojekte in Deutschland mit den jeweiligen Internetauftritten, aufgeteilt nach Bundesländern:

Baden-Württemberg

Pforzheim:

www.schutzengel-pforzheim.de

Freudenstadt:

www.schutzengel-freudenstadt.de

Bayern

Bamberg:

www.schutzengel-bamberg.de

Bremen

Bremerhaven: www.schutzengel-bremerhaven.de

Hessen

Osthessen: www.schutzengelpass.de

Mecklenburg Vorpommern

Landkreis Nordvorpommern: www.schutzengel-mv.de

Niedersachsen

Emsland/Bad-Bentheim: www.aktion-schutzengel.de

Soltau-Fallingbostel: www.heidekreis.de/Schutzengel

Vechta/Cloppenburg: www.schutzengelprojekt.de

Landkreis Harburg: www.landkreis-harburg.de

Uelzen: www.uelzen.de

Stade: www.schutzengel-in-aktion.com

Northeim: www.landkreis-northeim.de

Nordrhein-Westfalen

Gütersloh: www.be-my-angel.de

Sachsen-Anhalt

Altmarkkreis Salzwedel: www.altmarkkreis-salzwedel.de

Burgenlandkreis: www.burgenlandkreis.de

Träger/Initiatoren von Schutzengelprojekten sind in aller Regel der jeweilige Landkreis, die zuständige Kreispolizeibehörde und meist auch eine Organisation, die mit Verkehrsangelegenheiten betraut ist – so etwa der ADAC oder die Verkehrswacht. Diese Organisationen sind es, die Mitarbeiter abstellen für die Arbeit in der Projektgruppe. Eine Ausnahme bildet das bayrische Verkehrssicherheitsprojekt; hier ist der Kreisjugendring Bamberg-Land Träger des Projekts.

Die Projektgruppe, die für die Einführung, Fortführung und Koordination eines Schutzengelprojekts verantwortlich ist, setzt sich aus Mitgliedern der Projektpartner zusammen. Neben der Logistik, die bei der Durchführung eines solchen Projekts erforderlich ist, der Suche nach Kooperationspartnern und Sponsoren und der Begleitung des Ablaufs, ist diese Gruppe auch damit betraut, eine Vernetzung der Schutzengel zu gewährleisten und entsprechende Aktionen zu planen. Zu diesem Zweck ist das Projekt bei Veranstaltungen wie Stadtfesten o. ä. mit einem Infostand vertreten. In einigen Projekten (z. B. Gütersloh, Soltau-Fallingbostel) finden regelmäßig Schutzengelpartys statt. Andere Projekte versenden regelmäßig Newsletter an ihre Schutzengel (z. B. Freudenstadt, Salzwedel, Soltau-Fallingbostel).

Die Finanzierung der Projekte erfolgt durch Mittel der Projektpartner und durch Spenden. Für die Vergünstigungen und Rabatte der Schutzengel gibt es Aktionspartner

und Sponsoren, die durch die Gewährung von Nachlässen oder Hergabe von Waren Anreize dazu bieten, Schutzengel zu werden. Die Sponsorenvelfalt reicht von Versicherungen, Volkshochschulen und der Möglichkeit eines kostenlosen Fahr- und Sicherheitstrainings über Verzehrgutscheine, Eintrittsermäßigungen für Diskotheken, örtliche Schwimmbäder oder Freizeitparks sowie Rabatte in Schmuck- und Bekleidungsgeschäften bis hin zum Unternehmen McDonalds, das ein spezielles Schutzengelmenue anbietet.

In den Schutzengelprojekten Fulda und Bremerhaven wird das Projekt integrativ genutzt, um auch Straftaten im Straßenverkehr zu verhindern, Zivilcourage zu fördern (Freudenstadt, Stade) oder um Fahrgemeinschaften zu bilden (Nordvorpommern). Das Thema Überholen findet in Bremerhaven bevorzugte Beachtung.

Die Projekte wenden sich an Mädchen/junge Frauen und Jungen/junge Männer im Alter zwischen 16 und 24 Jahren. Die Zielgruppe der möglichen Schutzengel beginnt mit 16 Jahren, da in diesem Alter bereits eine Fahrschule besucht werden kann, um den Führerschein mit 17 Jahren (im Rahmen des begleiteten Fahrens) zu erlangen. Ab diesem Alter können Fahrschulen besucht werden. Mit dem Besuch der Fahrschule verknüpft ist regelmäßig auch ein Kontakt mit dem Schutzengelprojekt. Des Weiteren stehen häufig für 16-Jährige bereits Discobesuche am Wochenende an, zu denen nicht selten Jugendliche ab 18 Jahren, die bereits einen Führerschein besitzen, als Fahrer unterwegs sind. Also ist bereits ab 16 Jahren eine Schutzengeltätigkeit möglich und wahrscheinlich. Auch wenn sich das Projekt Schutzengel an unter 25-Jährige richtet, endet die Schutzengeltätigkeit nicht mit dem Erreichen des 26. Lebensjahrs. Auch über diese Altersgrenze hinaus ist eine Tätigkeit möglich und erwünscht. In einigen Schutzengelprojekten gibt es das Angebot einer Aufwertung des Schutzengelgrades. So werden in Gütersloh über Seminare sogenannte aktive Schutzengel qualifiziert, die in Fahrschulen und bei Schwerpunktaktionen als Multiplikatoren des Projekts fungieren. In Osthessen kann über die Teilnahme an einem Ausbildungskurs ein Upgrade des Schutzengelausweises zum Schutzengelpass-Premium erreicht werden, über den dann weitere Rabatte zu erhalten sind (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Um Schutzengel zu werden, bieten sich zwei Möglichkeiten an. In einigen Projekten wird jedes Mädchen (ggf. auch jeder Junge) im passenden Alter zum Schutzengel ernannt (so unter anderem in Soltau-Fallingb., Uelzen, Salzwedel). Andere Projekte

sehen eine Anmeldung/Registrierung über eine Internetplattform vor (wie beispielsweise in den Landkreisen Gütersloh, Cloppenburg/Vechta).

Über positive und negative Erfahrungen in der Umsetzung von Schutzengelprojekten berichtet zusammenfassend Gerlach (2009, S.21-22):

Positiv:

- Engagierte Schutzengel
- Freiwillige, interessierte männliche Schutzengel
- Gute Zusammenarbeit verschiedener Institutionen
- Unterstützung durch diverse Projektpartner
- Große, finanzstarke Projektpartner
- Gute Medienpartner verstärken das Schutzengelthema in der Öffentlichkeit
- Beteiligung von Prominenten
- Positives Evaluationsergebnis motiviert für Fortführung und Verbreitung des Projektes

Negativ:

- Kritik durch Gleichstellungsbeauftragte, wenn nur junge Frauen Schutzengel werden.
- Wenige willige Sponsoren/Projektpartner in Zeiten der Wirtschaftskrise
- Hohe Kosten für Werbematerial
- Schutzengelparty wird ohne Angebot alkoholischer Getränke weniger angenommen.
- Einzelfälle: Aufgebrachte Eltern beklagen Streitigkeiten zwischen Jugendlichen während des Bustransfers nach der Schutzengelparty (da keine Polizei in den Bussen anwesend war)
- Sehr informative, jedoch die Schutzengel wenig ansprechende Internetseite
- Viele verschiedene Logos der einzelnen Projektgruppen verringern den Wiedererkennungswert (corporate design)

5.3 be-my-angel - Projekt Schutzengel im Kreis Gütersloh

Im Kreis Gütersloh wird das Projekt Schutzengel unter der Bezeichnung *be-my-angel* durchgeführt.

Bei dem Kreis Gütersloh handelt es sich, im Gegensatz zu einer kreisfreien (Groß-) Stadt, um einen Landkreis. In diesen Gebieten sind die Wege zu nächtlichen Freizeitaktivitäten für junge Erwachsene häufig weit und Alternativen zum Auto, wie z.B. ein Nachtbusssystem, fehlen meist. Ausschlaggebend für die Überlegung, ein spezielles Projekt aufzulegen, waren die besonders hohen Unfallzahlen in der Altersgruppe. In dieser Hinsicht lag der Kreis im Jahr 2007 im NRW-Vergleich auf einem der letzten Plätze (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Das Schutzengelprojekt *be-my-angel* startete am 1.7.2008. Es wird gemeinsam von der Kreisverwaltung Gütersloh, der Kreispolizeibehörde Gütersloh und der Verkehrswacht Kreis Gütersloh e.V. durchgeführt. Dazu wurde eine fünfköpfige Projektgruppe gebildet, die unter der Leitung eines Mitarbeiters der Straßenverkehrsbehörde paritätisch mit Mitarbeitern der Kreispolizeibehörde und der Verkehrswacht besetzt ist (Limbourg/Mühlenbruch, 2009). Die Finanzierung erfolgt aus öffentlichen Mitteln, aus Landeszuschüssen und durch weitere Partner (z.B. die Westfälische Provinzial Versicherung Münster). Sie wurde zunächst bis zum 31.12.2010 vereinbart (Limbourg/Mühlenbruch, 2009) und mit aktuellem Beschluss zunächst bis zum 31.03.2015 verlängert (Haftmann, 2011).

In Gütersloh werden neben jungen Frauen auch junge Männer als Schutzengel aktiv. Ausschlaggebend war die Überlegung, dass sich junge Männer stark an ihresgleichen orientieren und im Unfallgeschehen nachweisbar besonders relevant sind. Entsprechend wurde eine sehr breit angelegte Ansprache der Zielgruppe durchgeführt, um möglichst viele Schutzengel zu gewinnen. „Diese Vorgehensweise wird als sinnvoll erachtet, weil auch die Änderung des eigenen Verhaltens wesentliches Projektziel ist und dieses Ziel für beide Geschlechter gleichermaßen relevant ist.“ (Limbourg/Mühlenbruch, 2009, S.6). Schutzengel können alle 16- bis 24-Jährigen werden, die im Kreis Gütersloh wohnen (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Aufgrund der Daten der Einwohnermeldeämter des Kreises Gütersloh wurden kreisweit alle infrage kommenden jungen Einwohner persönlich angeschrieben. Wegen der hohen Anzahl von rund 45.000 Personen wurden in einer ersten Anschreibeaktion im Mai 2008 aus ökonomischen Gründen jedoch zunächst nur die 17- bis 21-Jährigen (25 000) angeschrieben. Der Rücklauf von ca. 20 Prozent war sehr hoch. Ein Jahr später, im Juni 2009, wurden dann die 15-, 16- und 22-Jährigen angeschrieben (Limbourg/Mühlenbruch, 2009). Die Ansprache der relevanten Altersgruppe ist ein wichtiger Bestandteil des Gütersloher Schutzengelprojekts. Daher erfolgt eine Information und Gewinnung der Zielgruppe nicht nur durch einmaliges Anschreiben, sondern durch unterschiedlichste Aktionen. So werden Veranstaltungen an und mit Berufskollegs und weiterführenden Schulen durchgeführt, Auszubildende und junge Mitarbeiter in Unternehmen angesprochen, das Projekt wird durch Verkehrssicherheitsberater der Polizei und speziell geschulte aktive Schutzengel in Fahrschulen vorgestellt oder mit einem Informationsstand an Fahrschulpartys und bei örtlichen Stadtfesten teilgenommen (ebd.).

Nachdem die Jugendlichen und jungen Erwachsenen von dem Projekt durch das persönliche Anschreiben oder auf anderem Weg erfahren haben, müssen sie sich im Internet über die Webseite unter „www.be-my-angel.de“ registrieren und eine Willenserklärung zur Teilnahme am Projekt abgeben, um als Schutzengel am Projekt teilzunehmen. Sie erhalten dann einen Schutzengelausweis per Post zugestellt. Durch die Erklärung zur Teilnahme am Projekt und der Registrierung wird von den potenziellen Schutzengeln ein größeres Engagement für die Realisierung der Projektziele erhofft, als es infolge der direkten Versendung des Schutzengelausweises an alle Jugendlichen eines bestimmten Alters zu erwarten ist. Durch die Registrierung und Willenserklärung erfolgt eine weitere Konfrontation der Jugendlichen mit dem Thema Verkehrssicherheit und den Kernbotschaften des Projekts (kein Fahren unter Alkohol-/Drogenkonsum, kein Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit). Mit Stand August 2011 haben sich bereits über 12.500 Schutzengel registriert (<http://www5.be-my-angel.de>, 26.09.2011). Ab Start des Schutzengelprojekts wurde eine Hotline eingerichtet, über die sich die Schutzengel und solche, die es werden wollen, per E-Mail und telefonisch rund um das Projekt beraten lassen können. Auch eine Beratung durch einen Kinder- und Jugendpsychotherapeuten ist möglich.

Neben den Vergünstigungen, welche die Schutzengel des Gütersloher Projekts bei fast 200 Sponsoren gegen Vorlage der Schutzengelkarte (*angel card*) erhalten, werden spezielle Events (Kinovorstellungen, Ausflüge, Schutzengelpartys) für die registrierten Schutzengel durchgeführt. Ziel ist es, dass die Schutzengel sich gegenseitig kennen lernen und ihre Erfahrungen miteinander austauschen können. Es soll über gemeinsame Aktivitäten ein Gemeinschaftsgefühl der Schutzengel untereinander gefördert werden. Darüber hinaus stellen derartige besondere Aktionen aber auch medienwirksame Ereignisse dar, die das Schutzengelprojekt über entsprechende Darstellungen in der Presse weiter bekannt machen. Auch ergibt sich bei diesen Gelegenheiten die Möglichkeit, Kontakte zu Sponsoren zu pflegen und sie aktiv mit einzubeziehen (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Eine weitere Besonderheit, die das Gütersloher *be-my-angel* Projekt von anderen Schutzengelprojekten unterscheidet, ist, dass die Fahrschulen des Kreises stark in das Projekt eingebunden werden und es in diesem Zusammenhang sogenannte aktive Schutzengel gibt, die besonders weitergebildet und für spezielle Aufgaben eingesetzt werden. Sie informieren potenzielle Schutzengel über das Projekt und klären über die wesentlichen Unfallursachen junger Fahrer im Rahmen des Fahrschulunterrichts auf.

Vor allem gehören sie zur Peergroup der Zielgruppe. Seitens des Projekts wurde im Zusammenhang mit den Fahrschulen bewusst auf professionelle Akteure, wie Polizei, verzichtet und stattdessen Gleichaltrige eingesetzt. Durch den Einsatz von Gleichaltrigen soll die angestrebte Identifikation der Fahrschüler mit den Zielen des Projekts verstärkt werden. Diese Multiplikatoren, die bereits Erfahrungen als Schutzengel gesammelt haben, werden auf ihre Tätigkeit im Rahmen eines Seminars vorbereitet und mit einer PowerPoint-Präsentation und einem Laptop ausgestattet. Für ihren Einsatz erhalten sie eine Aufwandsentschädigung, eine Bescheinigung über ihre Mitarbeit und spezielle Vergünstigungen. Zweimal im Jahr finden Treffen zum Erfahrungsaustausch statt (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Um die Wirkung des Projekts messen zu können und andere Ursachen für den erwarteten Rückgang der Verunglücktenzahlen bei Jungen Fahrern ausschließen zu können, wurde das Projekt *be-my-angel* von Beginn an wissenschaftlich durch die Universität Duisburg Essen begleitet und einer Wirkungsmessung unterzogen.

5.4 Schutzengelhandeln als prosoziales Verhalten

Gegenstand der vorliegenden Arbeit ist die Betrachtung des Einschreitens von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die beobachten, dass andere junge Erwachsene sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen an das Steuer eines Pkw setzen wollen oder mit überhöhter Geschwindigkeit fahren, um diese von ihrem Vorhaben oder Verhalten abzubringen.

Aktives Handeln als Schutzengel ist unzweifelhaft als prosoziales Verhalten anzusehen, bei dem altruistische Anteile erkennbar sind. Der einschreitende Jugendliche/junge Erwachsene wird zunächst ohne direkte äußere Belohnung tätig, um den Angesprochenen oder Dritte vor einem möglichen Unfall zu bewahren. Die Vergünstigungen, die über den Besitz des Schutzengelausweises erlangt werden, sind nicht an ein Handeln im Projekt gebunden und sollen lediglich eine innere Verpflichtung des Inhabers der Karte unterstützen.

Auch wenn es aufgrund der Popularität des Begriffes zunächst verlockend erscheint, das Handeln der Schutzengel als Zivilcourage zu bezeichnen, trifft diese Bezeichnung nicht gänzlich zu. Zwar schreiten die Schutzengel beherzt ein und verhüten damit unter Umständen sogar tödliche Unfälle. Hierfür nehmen sie u. U. auch persönliche Nachteile in Kauf, die durch die Reaktion des mutmaßlichen Fahrers oder umstehender Personen

verursacht werden können. In Anlehnung an die Sichtweise von Meyer (2004) bezeichnet Zivilcourage jedoch das Sich-Einsetzen für demokratische und humane Werte und für sogenannte legitime Interessen der Gesellschaft, was es zu einem an Werten orientierten demokratischen Handeln macht.

Das Handeln der Schutzengel wird daher besser als prosoziales Verhalten gefasst, denn es erfüllt die drei von Bierhoff (2006) genannten Kriterien:

- Ihr Eingreifen stellt eine Wohltat für eine andere Person dar, sie bewahrt den Fahrer ebenso vor einem möglichen Unfall oder Führerscheinentzug wie vor einem eventuellen Gesichtsverlust gegenüber anderen oder bewahrt ihn vor späteren Schuldgefühlen.
- Die Intention zielt auf eben diese Wohltat ab. Sie halten andere davon ab, sich berauscht an ein Steuer zu setzen, weil sie nicht nur sich, sondern auch andere gefährden können. Durch das Einschreiten der Schutzengel sollen die oben aufgezeigten Konsequenzen verhindert werden.
- Das Einschreiten der Schutzengel geschieht freiwillig. Die Registrierung als Schutzengel, der ausgehändigte Schutzengelausweis und die Vergünstigungen ändern nichts an der Freiwilligkeit der Handlung. Keines dieser Kriterien verpflichtet den Schutzengel, tatsächlich einzuschreiten. Ob ein Schutzengel handelt, entscheidet er für sich selbst in der konkreten Situation.

6. Ziel der Untersuchung und Fragestellungen

In der vorliegenden Untersuchung wurden zunächst solche registrierten Schutzengel telefonisch interviewt, die sich im Rahmen einer Onlinebefragung dazu bereit erklärt hatten, an einer weiterführenden Befragung teilzunehmen. Darüber hinaus wurden aktive Schutzengel, die als Multiplikatoren fungieren und in Fahrschulen gezielt im Rahmen von Vorträgen neue Schutzengel gewinnen, interviewt. Im Rahmen einer Fahrschulparty/Discoververanstaltung wurden dann auch Schutzengel im persönlichen Kontakt befragt, die spontan dazu bereit waren.

Nachdem in Verkehrssicherheitsprojekten bislang eher über kognitive Impulse versucht wurde, Verhaltensänderungen zu bewirken, ist der Ansatz des Projekts Schutzengel ein anderer. Die zugrunde liegenden Annahmen speisen sich aus Erkenntnissen über die emotionalen Ursachen jugendlichen Risikoverhaltens und die Bedeutung der Peergroup dabei. Entsprechend sollen Junge Fahrer ihr Verhalten durch den auf emotionaler Ebene ausgeübten Einfluss Gleichaltriger ändern und dazu angeregt werden, ihre bisherigen Verhaltensweisen zu reflektieren. Inwieweit sich diese und die Annahmen über altruistische bzw. prosoziale Handlungsmotivationen bestätigen lassen, ist Gegenstand der vorliegenden Studie.

Ziel der Untersuchung ist es festzustellen, warum Schutzengel in Situationen, die ein Handeln im Sinne der Projektziele erfordern, tatsächlich einschreiten. Es soll also die Frage beantwortet werden, worauf die Wirksamkeit des Projekts beruht. Im Blickpunkt der Untersuchung steht weiterhin das Erkenntnisinteresse, wie viele und vor allem welche Erfahrungen als Schutzengel gesammelt werden konnten. Ebenfalls untersucht werden sollen die Akzeptanz und der Einsatz des Schutzengelausweises. Durch die Untersuchung soll darüber hinaus ermittelt werden, ob es aus Sicht der Schutzengel Optimierungsmöglichkeiten für das Projekt gibt. Sollten sich bei der Auswertung der Befragungsergebnisse Unterschiede im Rahmen des Antwortverhaltens abzeichnen, welche die Bildung von Untergruppen, beispielsweise nach Geschlecht, Migrationshintergrund, Alter, bevorzugter Fahrzeugbenutzung, Schulabschluss, Wohnort o. ä. ermöglichen, werden diese separat dargestellt und miteinander verglichen.

6.1 Untersuchungsfragestellungen

Die Oberfragen der Untersuchungsfragestellung werden von dem Interesse ausgelöst zu erfahren, warum junge Menschen sich im Projekt *be-my-angel* registrieren, als Schutzengel einschreiten und welche Erfahrungen sie dabei gesammelt haben. Dabei sind die Untersuchungsfragestellungen in unterschiedliche Fragekomplexe zusammenzufassen.

Untersuchungsfragekomplex 1: Hier werden Fragen nach Motivation und Hemmnissen für ein Handeln gestellt.

1. *Warum handeln Schutzengel im Sinne der Projektziele?*
2. *Was hat dazu geführt, dass Schutzengel in einer tatsächlichen Situation eingeschritten sind oder nicht?*

Untersuchungsfragekomplex 2: Die hier zugeordneten Fragen zielen auf Faktoren ab, welche sich möglicherweise auf spätere Handlungsorientierungen auswirken

3. *Welche Erfahrungen haben Schutzengel mit ihrem Einschreiten als Schutzengel gemacht?*
4. *Haben sich Schutzengel, die bisher noch nicht in einer verkehrsgefährdenden Situation gewesen sind, bereits mit einer Entscheidung über ihr mögliches Handeln oder Nichthandeln auseinandergesetzt und eine mögliche Situation antizipiert?*

Untersuchungsfragekomplex 3: Mit diesen Fragen sollen Informationen erhoben werden, die Auswirkungen auf die Konzeption des Schutzengelprojekts haben können.

5. *Bestehen aus Sicht der Schutzengel Optimierungsmöglichkeiten für das Projekt hinsichtlich der medialen Ausgestaltung der Kampagne, des Internetauftritts oder der Konzeption?*
6. *Welche Handlungsempfehlungen können aufgrund der Erkenntnisse aus der Untersuchung für die Konzeption des Projekts gegeben werden?*

Untersuchungsfragekomplex 4: Die hier formulierten Fragen betreffen die Akzeptanz des Projekts *be-my-angel* innerhalb der Zielgruppe.

7. *Wie häufig kommt es vor, dass Schutzengel einschreiten, um junge Fahrer vom Fahren unter dem Einfluss von Alkohol/Drogen oder mit überhöhter Geschwindigkeit abzuhalten?*
8. *Wie häufig setzen Schutzengel den Schutzengelausweis ein, um Rabatte zu erhalten, und wie wird die Tatsache, dass es einen solchen Ausweis mit der Möglichkeit, Vergünstigungen zu bekommen gibt, bewertet?*

Der demografische Kurzfragebogen soll es ermöglichen, Unterschiede hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bildung, Migrationshintergrund zu erheben.

9. *Ergeben sich Unterschiede in Bezug auf die Beantwortung der vorgenannten Untersuchungsfragen, die auf eine Verschiedenartigkeit hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bildung, Migrationshintergrund o. ä. zurückzuführen sind?*

Aufgrund der Weite und Offenheit der Fragestellungen sollen nicht konkrete Theorien getestet werden, sondern die Analyseergebnisse vor dem theoretischen Hintergrund betrachtet und interpretiert werden.

6.2 Forschungsfragestellungen

In der Theoriediskussion wurde unterschieden zwischen personalen und situativen Faktoren, welche die Bereitschaft zu prosozialem Verhalten beeinflussen und Modelle prosozialen Handelns dargestellt. Sowohl die theoretischen Ansätze, wie auch Handlungsmodelle wurden bereits ausführlich im Theorieteil (Kapitel 4 –Prosoziales Verhalten) beschrieben.

Die Forschungsfragestellungen sind quasi die „Tür zum untersuchten Forschungsfeld“ (Flick, 2009; S.140), von deren Formulierung es abhängt, welche konkreten Methoden anzuwenden sind.

Die Forschungsfragen werden von dem Interesse näherer Erkenntnisse darüber geleitet, ob die Motive von Schutzengel ähnlich sind und ihr Verhalten durch personale und situative Faktoren, die allgemein als förderlich für Hilfehandeln angesehen werden, beeinflusst wird. Die vorliegende Studie versteht sich daher als explorativ. An dieser Stelle sollen nun die einzelnen Fragestellungen formuliert werden. Dabei werden Elemente des Frageleitfadens vorgestellt, mit den theoretischen Vorannahmen begründet und verbunden, um die analyseleitenden Fragestellungen umfassend darzustellen.

Die erste Forschungsfrage lautet:

Wie verhalten sich Schutzengel, die sich für das Projekt registriert haben, in einer Situation, die ihr Einschreiten im Sinne des Projektziels erfordern würde?

Ausgangspunkt für diese Forschungsfrage ist das Handlungsmodell von Latané und Darley (1970), die das prosoziale Handeln als situativen und psychologischen Prozess beschreiben (Kapitel 4). Die Autoren gehen in ihrem fünfstufigen Handlungsmodell davon aus, dass der potenzielle Helfer (1) eine Situation bemerkt, die er (2) vor seinem

individuellen Hintergrund als Hilfeerfordernis interpretiert. Nimmt er dann (3) eine persönliche Verantwortung zum Einschreiten an und stellt (4) fest, über die erforderlichen Hilfemöglichkeiten zu verfügen, wägt er Kosten und Nutzen gegeneinander ab (5) bevor er gegebenenfalls zu einem Handlungsentschluss kommt.

Interviewfragen, welche sich auf das Wahrnehmen einer Situation als Hilfeerfordernis und damit auf die Schritte 1 und 2 des Handlungsmodells beziehen, finden sich in Teil I des Frageleitfadens.

Was hat zu Ihrem Entschluss geführt, sich als Schutzengel registrieren zu lassen?

In welcher Form haben Sie sich, bevor das Schutzengelprojekt gestartet ist, mit Themen der Verkehrssicherheit auseinandergesetzt, insbesondere mit zu schnellem Fahren oder Fahren unter Alkohol-/Drogeneinfluss?

Haben sich Schutzengel also bereits vor ihrer Teilnahme am Projekt mit Verkehrssicherheitsthemen auseinandergesetzt und war der Wunsch, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten ausschlaggebend für die Registrierung, so ist zu vermuten, dass sie die Botschaft des Projekts *be-my-angel* bestätigend aufnehmen. Es kann angenommen werden, dass eine gefährliche Situation im Straßenverkehr eher als solche wahrgenommen wird, da eine Sensibilität für derart gefährliches Verhalten gegeben ist.

Die Schritte 3 und 4 des Handlungsmodells, das Empfinden einer persönlichen Verpflichtung zum Einschreiten und das Feststellen über die erforderlichen Möglichkeiten zur Hilfeleistung zu verfügen, können durch verschiedene Theorien prosozialen Verhaltens ergänzt werden. Die Wahrnehmung der persönlichen Verantwortung zum Einschreiten wird durch die Annahmen der antizipatorischen Abwägung von Kosten für die Hilfe bzw. Nichthilfe (Dovidio et al., 2006) und dem Einfluss des Selbstbilds ergänzt. In diesem Zusammenhang wird weiterhin auf die Annahmen von Festinger (1957) zur Dissonanzreduktion zurückgegriffen, nach der durch die Wahrnehmung von Leid oder Hilfsbedürftigkeit ein unangenehmes Gefühl verursacht wird, das der potenzielle Helfer beseitigen will. Die Bereitschaft zum hilfreichen Eingreifen in einer Gefahrensituation beruht nach Bierhoff (2009) außerdem auf einer Abwägung der eigenen Fähigkeiten. Eine Hilfeleistung wird demzufolge dann erfolgen, wenn der potenzielle Helfer neben einem prosozialen Motiv auch über Kenntnisse verfügt, die ein hilfreiches Einschreiten ermöglichen.

Ebenfalls in Teil I des Interviewleitfadens befinden sich die Fragen, welche Schritt 3 des Handlungsmodells aufgreifen, indem auf die Annahme persönlicher Verantwortung

zum Einschreiten zielen und die theoretischen Annahmen zur antizipierten Kostenabwägung, zur Dissonanzreduktion und zum Selbstbild aufgreifen:

Was hat zu Ihrem Entschluss geführt, sich als Schutzengel registrieren zu lassen?

Nehmen Sie die Vergünstigungen, die Sie durch Ihre Teilnahme am Schutzengelprojekt erhalten, in Anspruch?

Wie bewerten Sie es, dass es für registrierte Schutzengel möglich ist, Vergünstigungen zu bekommen?

Um zu überprüfen, inwieweit ein Selbstbild vorhanden ist, das prosoziales Handeln begünstigt, wird weiterhin gefragt:

Üben Sie selbst oder jemand aus Ihrer Familie eine ehrenamtliche Tätigkeit aus?

Beobachtet ein Schutzengel eine gefährliche Situation im Straßenverkehr, so muss er sich für oder gegen ein Einschreiten entscheiden. Entscheidet er sich dafür, so entstehen ihm Kosten etwa in der Art, dass er sich überwinden muss, den Jungen Fahrer anzusprechen, dass er befürchten muss, dabei keinen Erfolg zu haben oder sogar verbal angegangen zu werden. Entschließt er sich dazu, nicht einzuschreiten, so sind diese Kosten moralischer Art, dass er sich schuldig fühlt, nicht versucht zu haben, einen Verkehrsunfall zu verhindern. Diese Kosten wird der Schutzengel gegeneinander abwägen. Es ist dabei anzunehmen, dass die Kosten des Einschreitens niedriger bewertet werden, insbesondere, wenn die Möglichkeit eines nicht verhinderten Verkehrsunfalls berücksichtigt und damit ein Handeln wahrscheinlich wird.

Es wird erwartet, dass sich die befragten Schutzengel im Projekt registriert haben, um damit ihren Beitrag zur Verhinderung von Verkehrsunfällen mit Jungen Fahrern zu leisten. Es wird angenommen, dass Vergünstigungen, die Schutzengel durch ihre Teilnahme an dem Projekt erhalten, eine Art vorweggenommener Belohnung für ein Einschreiten darstellen, die im Fall einer möglichen Nichthandlung als ungerechtfertigt und damit als unangenehm empfunden wird. Dieses Gefühl kann dann entsprechend durch projektkonformes Verhalten vermieden werden.

Wenn bereits ein Ehrenamt ausgeübt wird, ist darüber hinaus zu vermuten, dass positives Sozialverhalten bereits in irgendeiner Form vorliegt. Es ist anzunehmen, dass über bereits praktiziertes prosoziales Verhalten eine Verankerung dieses Werts im Selbstbild entstanden ist.

Der vierte Schritt im Handlungsmodell, das Feststellen von individuell gegebenen Hilfemöglichkeiten, also wie die befragten Schutzengel ihre Kenntnisse und

Fähigkeiten für ein Einschreiten einschätzen, wurde untersucht mit der Frage aus Teil I des Leitfadens:

Glauben Sie, dass Sie als Schutzengel wirksam tätig werden können?

Die Voraussetzung für die Annahme eines wirksamen Einschreitens ist die subjektiv empfundene Fähigkeit dazu. Es kann vermutet werden, dass die Teilnehmer des Projekts *be-my-angel* durch die für die Registrierung erforderliche Auseinandersetzung mit den Projektzielen und dem erwarteten kommunikativen Einwirken auf den Jungen Fahrer eine subjektiv empfundene Handlungssicherheit erleben, d.h. sich sicher sind, dass sie in einer gefährlichen Situation angemessen reagieren können.

Die zweite Forschungsfrage lautet:

Welche persönliche Verpflichtung zum Einschreiten in verkehrsgefährdenden Situationen empfinden Schutzengel?

Welche Verhaltensabsicht haben sie in diesen Situationen?

Theoretische Grundannahme für diese Fragen sind Überlegungen hinsichtlich der subjektiv empfundenen Verpflichtung zum Einschreithandeln. Diese stellt sich als Ausprägung einer persönlichen Norm des Schutzengels (Kap. 4.) dar und kann als Erwartung einer Person an sich selbst bezeichnet werden, eine bestimmte, in diesem Fall prosoziale Handlung, auszuführen. Die persönliche Verpflichtung zu prosozialem Handeln sollte zunehmen, sobald die Situation ein größeres Maß an Hilfeleistung erfordert (Berkowitz, 1978).

In Teil II des Leitfadens wird nach dem eigenen Handlungsantrieb und damit explizit nach der persönlichen Norm der Einschreitverpflichtung gefragt:

Wie groß ist die persönliche Verpflichtung, die Sie empfinden, einzuschreiten, wenn Sie bemerken, dass sich jemand betrunken oder unter Drogen ans Steuer setzen will, oder wenn Sie bemerken, dass er rast?

Die registrierten Schutzengel haben sich zur Teilnahme an einem Projekt entschlossen, dass ihr aktives Eingreifen in Gefahrensituationen verlangt. Es kann daher angenommen werden, dass sie eine hohe persönliche Verpflichtung zum Einschreiten empfinden.

Die dritte Forschungsfrage lautet:

Wie verhalten sich diejenigen Schutzengel, die schon einmal in einer verkehrsgefährdenden Situation eingeschritten sind (im Vergleich zu anderen, die noch nicht eingeschritten sind)?

Theoretische Grundlage für diese Frage ist ebenfalls das Handlungsmodell von Latané und Darley (1970), welches zur Hypothese 1 bereits in seinen Grundzügen aufgegriffen wurde. Demzufolge ist die Bereitschaft zu prosozialem Verhalten auch von den Kenntnissen und Fähigkeiten abhängig, die ein potenzieller Helfer zur Situationsbewältigung abrufen kann. Entsprechend wird eine Hilfeleistung dann erfolgen, wenn neben einem prosozialem Motiv auch über objektiv gegebene und subjektiv empfundene Kenntnisse zur Verfügung stehen, wobei der subjektiven Komponente eine größere Bedeutung zukommt (Bierhoff, 2009). Als Interviewfrage dargestellt wird diese Annahme im Teil II des Leitfadens:

Würden Sie wieder so handeln?

Wenn Schutzengel bereits im Sinne der Projektziele eingeschritten sind, haben sie Erfahrungen gesammelt. Die Kenntnis über mögliche Reaktionen des Angesprochenen und anderer Personen und über eigene Gefühle kann dem Schutzengel Sicherheit hinsichtlich seines Einschreitens vermitteln, da ähnliche Situationen ja bereits bekannt sind. Hier soll geprüft werden, inwieweit solche Erfahrungen Handlungssicherheiten geben.

Die vierte Forschungsfrage lautet:

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Stimmung der Schutzengel und ihrem Einschreiten?

Die Befunde von North et al. (2004) sowie von Dovidio et al. (2006) deuten darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit zu helfen steigt, wenn Personen aus unterschiedlichsten Gründen in einer guten Stimmung sind. Dabei spielt es keine Rolle, worauf die gute Stimmung beruht (Kap. 4). Auch hier ist in Teil II des Leitfadens eine Frage zugeordnet:

Waren Sie eher gut oder eher schlecht drauf, als Sie sich entschlossen haben, als Schutzengel tätig zu werden?

Das Schutzengelprojekt stellt unter anderem auf die Verhinderung sog. Discounfälle ab. Diesen nächtlichen Freizeitunfällen geht in aller Regel ein fröhlicher und in geselliger

Runde verbrachter Abend voraus. Es ist daher anzunehmen, dass sich die Schutzengel häufig vor dem Einschreiten in einer guten Stimmung befinden. Festgestellt werden soll, ob diese gute Stimmung tatsächlich vor einem Einschreiten vorhanden war und einen Einfluss auf das Handeln als Schutzengel hatte, oder ob eine vormals gute Stimmung durch das gefährliche Verhalten des Jungen Fahrers im Straßenverkehr umgeschlagen ist.

Die fünfte Forschungsfrage lautet:

Welche Unterschiede bestehen im Handeln der Schutzengel gegenüber Freunden und Bekannten im Gegensatz zum Handeln gegenüber Fremden?

Diese Frage folgt aus der Annahme, dass empfundene Ähnlichkeiten förderlich für mögliches prosoziales Verhalten sind (Kap. 4). In den Experimenten von Batson (1991), wiederholt von Bierhoff und Rohmann (2004), wurde festgestellt, dass das Empfinden von Ähnlichkeit mit einer anderen Person, insbesondere wenn persönlicher Druck dazu kommt, prosozialem Verhalten Vorschub leistet. Weiterhin ist die Norm der Eigen-/Fremdgruppensolidarität (Hoffmann, 1990; Stürmer et al., 2005, 2006) zu bedenken (Kap. 4), nach der Mitglieder der eigenen Gruppe mehr und schnellere Unterstützung erwarten können als Mitglieder fremder Gruppen. Diese Überlegungen führten zur Formulierung der Frage in Teil II des Leitfadens:

Bei wem würde es Ihnen leichter fallen als Schutzengel tätig zu werden, bei Freunden, Bekannten oder Fremden?

Dabei wird davon ausgegangen, dass Schutzengel nicht nur persönlichen Freunden gegenüber das Gefühl der Nähe haben, sondern auch gegenüber der großen Gruppe Gleichaltriger bzw. junger Fahrer. Allerdings ist das Empfinden von Ähnlichkeit und Gruppenzugehörigkeit innerhalb des eigenen Freundes- und Bekanntenkreises gewiss intensiver, als mit einer unbestimmt großen Gruppe. Es gilt daher zu untersuchen, ob es den Schutzengeln leichter fällt, ihre Freunde und Bekannten vom gefährlichen Verhalten im Straßenverkehr abzuhalten, als Personen, die ihnen fremd sind.

Die sechste Forschungsfrage lautet:

Wie hängt die Bereitschaft von Schutzengeln zum Hilfeleisten mit dem möglichen oder angenommenen Beitrag des Hilfsbedürftigen an seiner Situation zusammen?

Soziale Normen, die im Sozialisationsprozess von dem Einzelnen erworben werden, umfassen unter anderem Vorstellungen von Gerechtigkeit und Erforderlichkeit. Die

Entscheidung, sich prosozial zu verhalten, gründet auf dem Vorhandensein derartiger Normen. Gerechtigkeitsvorstellungen, so Müller und Hassebrauck (1993), haben unterschiedliche soziale Prinzipien zur Folge, welche darüber entscheiden, ob einer anderen Person in einer Notlage Hilfe angeboten wird. Eines dieser Prinzipien ist das Bedürfnisprinzip. Hier wird davon ausgegangen, dass es der Grad der Bedürftigkeit ist, der über die Hilfeleistung bestimmt. Das Bedürfnisprinzip wirkt nach Bierhoff (1990) eher in sozial motivierten Beziehungen, in denen Solidarität auch ohne direkte Gegenleistung vorherrscht. Das Handeln als Schutzengel ist zwar kein klassisches Hilfeverhalten, jedoch wird durch ihr Einschreiten eine Gefahr im Straßenverkehr abgewehrt, durch die ggf. schwere gesundheitliche oder finanzielle Folgen für den Jungen Fahrer oder andere Verkehrsteilnehmer entstehen können. Diese theoretischen Annahmen führen zur Formulierung in Teil II des Frageleitfadens:

Welcher der folgenden Aussagen würden Sie spontan am ehesten zustimmen?:

- Jeder kann nur soviel Hilfe verlangen, wie er auch bereit wäre, anderen gegenüber zu leisten.
- Wenn ich annehme, dass der andere mir auch helfen würde, dann helfe ich ihm.
- Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden.
- Für alle sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger

Es ist, wie bereits unter der fünften Forschungsfrage dargestellt, davon auszugehen, dass Schutzengel sich Jungen Fahrern gegenüber als ähnlich erleben. Daher soll untersucht werden, ob sie ihre Hilfe solidarisch ausrichten und entsprechend dem Bedürfnisprinzip argumentieren werden, jedem der Hilfe benötigt, sollte auch geholfen werden.

Die siebente Forschungsfrage lautet:

Wie wirkt sich die Anwesenheit anderer Personen auf die Handlungsbereitschaft der Schutzengel aus?

Das Konzept des *bystander* Effekt (Latané/Nida, 1981) geht davon aus, dass mit steigender Anzahl der Anwesenheit potenzieller Helfer die Wahrscheinlichkeit, dass tatsächlich einer von ihnen einschreitet, sinkt. Neuere Studien ergänzen diese Annahme jedoch dahin gehend, dass der *bystander* Effekt mit zunehmender Gefährlichkeit der Situation abnimmt (Fischer et al., 2006). Ausgehend von diesen Überlegungen finden sich folgende Fragen in Teil II des Leitfadens:

Wie haben Andere reagiert, die dabei waren? Und später, im Nachhinein?“

Wie haben Sie sich in der Situation gefühlt?

Über die Schilderung von Reaktionen anderer Anwesender, sowohl in der Situation selbst, als auch im Nachhinein, und des eigenen Empfindens kann Auskunft darüber geben, ob die Befragten die Gegenwart anderer Personen als hemmend für ihr Eingreifen empfunden haben. Angenommen wird in diesem Zusammenhang, dass sich die Schutzengel durch die Registrierung sowohl mit den Projektzielen als auch mit speziellen Formen gefährlichen Handelns im Straßenverkehr und deren möglichen Folgen auseinandergesetzt haben. Ihr Wissen versetzt sie möglicherweise besser in die Lage, die Gefährlichkeit einer Situation im Straßenverkehr zu erkennen, als ohne diese recht intensive gedankliche Vorbereitung. Durch das sensiblere Wahrnehmen der potenziellen Schadenssituationen erhöht sich das Verständnis der Schutzengel für die Gefährlichkeit einer Situation. Es gilt nun zu untersuchen, ob ein Einschreiten trotz weiterer anwesender Personen erfolgt oder nicht.

Die achte Forschungsfrage lautet:

Welcher Zusammenhang besteht zwischen räumlicher Nähe der Schutzengel (z.B. die im Bereich des Kreisgebiets Gütersloh leben) und der Handlungsbereitschaft?

Daher erfolgt die Erhebung des Wohnorts im Rahmen des Kurzfragebogens.

Untersuchungen von Amato (1983) und von Steblay (1987) ergaben, dass Hilfsbereitschaft in ländlichen Regionen ausgeprägter ist, als in städtischen Gebieten, die Bereitschaft zur Hilfeleistung also mit zunehmender Stadtgröße abnimmt .

Das Projekt Schutzengel wird im Gebiet es Landkreises Gütersloh durchgeführt. Zu diesem Landkreis gehören die Stadt Gütersloh mit 96.189 Einwohnern im Jahr 2010 (Stadt Gütersloh, 2011) und weitere zwölf Gemeinden im Kreisgebiet mit 260.053 Einwohnern (Kreis Gütersloh, 2011). Die Stadt Gütersloh ist damit nahezu doppelt so groß wie die nächstkleinere Gemeinde Rheda-Wiedenbrück mit 47.303 Einwohnern. Hier soll untersucht werden, ob die Bereitschaft zum Einschreiten von Schutzengeln mit Wohnsitz in Gütersloh geringer ist, als bei Schutzengeln aus den Gemeinden des Landkreises.

7. Forschungsmethode

Die vorliegende Untersuchung ist methodisch der qualitativen Forschung zuzurechnen.

Die Wahl der Forschungsmethode fiel deshalb auf eine qualitative Herangehensweise, weil komplexe Handlungsmotive untersucht werden sollen, um eine vorab durchgeführte quantitative Untersuchung zu ergänzen.

Im Folgenden gilt es nun, das Forschungsdesign darzustellen und zu begründen.

7.1 Untersuchungsaufbau

Die vorliegende Untersuchung wurde als Leitfadeninterview durchgeführt, das dem problemzentrierten Interview nach Witzel (2000) folgt. Die Analyse der Daten orientiert sich an der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring.

Im Rahmen der Evaluation des Schutzengelprojekts *be-my-angel* ist im vierten Quartal 2009 eine Internetbefragung der Universität Duisburg-Essen unter allen, zu diesem Zeitpunkt etwa 9.300 registrierten Schutzengeln, mit insgesamt 3.074 Teilnehmern durchgeführt worden. Im November und Dezember waren alle Schutzengel angeschrieben und zur Teilnahme an der Untersuchung eingeladen worden (Limbourg/Mühlenbruch, 2010). Ziele dieser Befragung waren neben der Ergänzung und inhaltlichen Vertiefung der Unfallanalyse auch eine Wirksamkeitsermittlung des Projekts sowie eine Projekt- und Prozessoptimierung (Limbourg/Mühlenbruch, 2009). Dabei wurden mittels eines Onlinefragebogens auch die Erfahrungen der teilnehmenden Schutzengel mit gefährlichen Situationen im Straßenverkehr, Gründe für ein Einschreiten bzw. Nichteinschreiten als Schutzengel, Erfolg des Einschreitens und Einsatz des Schutzengelausweises erhoben. Die Onlinebefragung erfolgte in Form eines standardisierten Fragebogens.

Die methodische Entscheidung für die vorliegende Studie beruht a) auf dem besonderen Erkenntnisinteresse dieser Arbeit, das auf die subjektive Motivation zielt, an dem Projekt *be-my-angel* teilzunehmen und verfolgt b) das Ziel, eine vorangegangene quantitative Studie zu vertiefen.

Es gilt die Motivationen zum und Erfahrungen mit prosozialem Handeln als Schutzengel im Projekt *be-my-angel* zu erfassen, über die bisher noch kein Wissen vorliegt. Untersucht werden sollte die komplexe Erfahrung und Gefühlslage der Befragten hinsichtlich ihrer individuellen Entscheidung,

- sich an dem Projekt *be-my-angel* zu beteiligen,
- ihrer Bereitschaft zum aktiven Einschreiten in verkehrsgefährdenden Situationen
- und den Erfahrungen, die sie dabei gemacht haben.

Darüber hinaus werden qualitative Verfahren auch eingesetzt, um mithilfe quantitativer Methoden gewonnene Erkenntnisse weiterzuführen oder zu vertiefen (Mayring, 2010). Die mit den Schutzengeln durchgeführten Interviews der vorliegenden Untersuchung verfolgen das Ziel, die internetbasierte, quantitative Vorgängerstudie von Limbourg und Mühlenbruch (2010) um Einblicke in die subjektive Motivationslage der Teilnehmenden zu erweitern und ein differenziertes Bild über relevante Gefahrensituationen und Entscheidungsabläufe zu erhalten, die zum Eingreifen geführt haben.

Im ersten Schritt der vorliegenden Untersuchung wurden zunächst die theoretische Literatur zum Untersuchungsgegenstand gesichtet. Nicht, um wie in der quantitativen Forschung, Hypothesen aus dem theoretischen Hintergrund abzuleiten, sondern als Kontextwissen für die Planung einer qualitativen Studie.

Anschließend erfolgten die Formulierung des Untersuchungsziels und der untersuchungsleitenden Oberfragestellungen, die theoretische Begründung der explorativen Unterfragen und die konkrete Konstruktion des Frageleitfadens.

Die Befragung erfolgte in Form von 56 persönlichen und telefonischen Interviews, die vollständig transkribiert wurden.

Die transkribierten Interviews wurden in die Auswertesoftware MAXQDA importiert.

Die Datenauswertung wird mittels der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2010) in der Analyseform der inhaltlichen Strukturierung vorgenommen. Dazu erfolgt zunächst die Bestimmung des Ausgangsmaterials, der Interviewdokumente, der sich die Festlegung der Analyserichtung anschließt. Zu der konkret gewählten Analyseform, der inhaltlichen Strukturierung wird das entsprechende Ablaufmodell festgelegt. Nach der Definition der Analyseeinheiten Kodier- Kontext und Auswertungseinheit werden die inhaltlichen Hauptkategorien theoriegeleitet bestimmt und das Kategoriensystem zusammengestellt. Diese Zusammenstellung erfolgt deduktiv mit induktiven Ergänzungen. Die einzelnen Kategorien sind mittels der Memofunktion von MAXQDA10 zu definieren, mit Ankerbeispielen und Kodierregelungen zu versehen.

Dem schließt sich der Materialdurchlauf an, bei dem den einzelnen Codes konkrete Textstellen, sog. Codings, zugeordnet werden. Erforderlichenfalls werden entsprechende Revisionen von Kodierschema und Kodierleitfaden durchgeführt.

Die Kodierung erfolgt zunächst durch die Verfasserin, anschließend durch zwei weitere Auswerterinnen und erneut durch die Verfasserin in einem erneuten Kodierdurchgang.

Die Untersuchung wird im Anschluss an die Auswertung der Daten hinsichtlich der Möglichkeit der Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien betrachtet. Dazu sind Intra- und Intercoderübereinstimmung festgestellt und die Validität im engeren Sinne material-, ergebnis- und prozessorientiert betrachtet.

Die Ergebnisse der Auswertung werden im Anschluss dargestellt und diskutiert, Erkenntnisse abgeleitet und Handlungsempfehlungen formuliert.

Daraus ergibt sich folgender schematisch zu skizzierender Ablauf:

- Theorie
- Untersuchungsfragestellung
- Entwicklung des Frageleitfadens
- Fragestellungen
- Durchführen, transkribieren und importieren der Interviews in MAXQDA10
- Auswertung des Materials mittels qualitativer Inhaltsanalyse
- Bestimmung des Ausgangsmaterials
- Festlegung der Richtung der Analyse und der konkreten Analysetechnik (inhaltliche Strukturierung)
- Theoriegeleitetes Erstellen eines Kategorienschemas mit Definition, Ankerbeispielen und Kodierregeln
- Festlegung der inhaltsanalytischen Analyseeinheiten Kodier-, Kontext- und Auswertungseinheit
- Kodierung durch die Verfasserin
- Kodierung durch zwei weitere Kodiererinnen und erneut durch die Verfasserin
- Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien
- Darstellung und Diskussion der Ergebnisse
- Formulierung von Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen

7.2 Wahl und Besonderheiten des methodischen Vorgehens

Im Folgenden werden zunächst grundsätzliche Überlegungen zur qualitativen Forschung vorgestellt und die Methodenwahl begründet. Daran schließt sich ein kurzer Überblick über das Vorgehen beim Leitfadeninterview und insbesondere beim

problemzentrierten Interview an sowie eine Darstellung der Auswertungsmethode nach Mayring (2010) und der dafür verwendeten Software MAXQDA10.

Der Ursprung der Unterscheidung zwischen quantitativer und qualitativer Forschung ist in der Geschichte der jeweiligen Zweige Der Wissenschaft zu suchen (Strauss, 1998)

Im Gegensatz zur quantitativen Forschung, bei der die Untersuchungsplanung, Datenerhebung und Hypothesenbildung auf die Quantifizierung der erhobenen Daten abstellt und damit eine an naturwissenschaftlichen Standards ausgerichtete Objektivität ihrer Erkenntnisse anstrebt, operiert die qualitative Forschung mit Interpretationen von (zumeist) verbalem Material. Entsprechend dient das hierfür verwendete Datenmaterial dazu, subjektive Erfahrungen und Einstellungen zu erfassen, um auf diese Weise tiefere Einblicke in die gelebte Alltagspraxis der Befragten zu ermöglichen. Es werden subjektive Konstrukte erfasst, die mittels Alltagssprache beschrieben werden (Jonas et al., 2007). Dennoch sind gewisse Annäherungen an die Standards der quantitativen Forschung möglich. So können etwa Häufigkeitsverteilungen der Antwortkategorien aufgezeigt werden (Bortz/Döring, 2006).

Befragungen sind das am häufigsten eingesetzte Erhebungsinstrument, um Wissen, Meinungen, Einstellungen oder Bewertungen der Befragten zu ermitteln (Brüsemeister, 2000). Die Interpretationen der Daten müssen folgende Operationen durchführen: Die Ergebnisse der Befragung werden gegliedert und strukturiert, die wichtigsten Konstrukte herausgearbeitet und auf diese Weise die Gedanken- und Erlebenswelt der Befragten transparent gemacht. Die so herausgearbeiteten Muster jedes einzelnen Befragten lassen sich mit denen anderer in Beziehung setzen, wenngleich ein direkter Vergleich nicht möglich ist (Bortz/Döring, 2006).

Durch den geringeren Strukturierungsgrad der Befragung entsteht eine Nähe zwischen dem Interviewer und dem Befragten, die es erlaubt, auch heikle oder belastende Themen mehr oder weniger offen anzusprechen. Eine Grundvoraussetzung ist dabei allerdings immer, dass ein Vertrauensverhältnis aufgebaut wurde. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen, wie z.B. Versicherung der Anonymität, Erläuterung des Forschungsvorhabens und ein einleitendes persönliches Gespräch erreicht. Im Gegensatz zur reinen Datenerhebung, wie sie in der quantitativen Forschung üblich ist, können auf diese Weise tiefer liegende Motive und Erlebnisse in Erfahrung gebracht werden. Qualitative Forschung eignet sich deshalb auch dazu, quantitative Forschungen zu vertiefen oder zu ergänzen (Mayring, 2010).

Die vorliegende Untersuchung versteht sich als explorativ. Die als Schutzengel registrierten Jugendlichen sollen nicht nur ihre Motivationen schildern, sondern auch konkrete Erfahrungen in Einschreitsituation. Die Komplexität solcher Situationen kann vorab nur eingeschränkt auf der Grundlage theoretischer Vorannahmen erfasst werden. Ein qualitativ methodisches Vorgehen eröffnet die Möglichkeit, diesbezüglich neue Erkenntnisse zu generieren. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse der vorangegangenen Onlineuntersuchung ergänzt und vertieft werden.

Erfahrungen und Situationsbeschreibungen können in quantitativen Studien nicht vergleichbar differenziert untersucht werden. Sie können weniger in numerischen Daten gemessen oder gezählt, sondern sinnvoller mit verbalen Aussagen dargestellt und beschrieben werden.

Nicht anders als in der quantitativen Forschung muss auch in der qualitativen Forschung die Form der Daten hinsichtlich ihrer späteren Auswertung – also im Hinblick auf die Möglichkeiten der Interpretation – ausgewählt werden. In der vorliegenden Untersuchung wurde die Befragung in ihrer konkreten Ausgestaltung als Interview gewählt.

Grundsätzlich kann zwischen vollständig offenen und mehr oder weniger standardisierten Interviewformen unterschieden werden.

Vollständig offene, also narrative Interviews, sind darauf angelegt, die Interviewten in einen Erzählfluss zu einem nur grob umschriebenen Thema oder einer Fragestellung anzuregen. Dabei sollen die Erzählenden auch eigene thematische Schwerpunkte setzen. Der Erzählfluss soll so wenig wie möglich gelenkt werden. Diese Form des Interviews ist dann angezeigt, wenn es gilt, die Komplexität der Alltagswelt möglichst weiträumig zu erfassen, gänzliche neue Einblicke in die gelebte Praxis zu erhalten und vor allem, nicht das Was, sondern das Wie der gelebten Praxis zu untersuchen. Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Interviews wird dabei nicht angestrebt (Lamnek, 2008).

Für die vorliegende Studie, deren Ziel in der Vertiefung bereits generierter Erkenntnisse liegt, ging es darum, das Maß an Generalisierung herzustellen, das im Rahmen einer qualitativen Forschung möglich ist, also subjektive Einstellungen in ihren typischen Formen zu erkennen. Aus diesem Grunde bot es sich an, eine standardisierte Interviewform zum Einsatz zu bringen, die den Befragten nur geringe Möglichkeiten bietet, thematisch abzuweichen. Das problemzentrierte Interview gilt für diesen Fall als das Erhebungsinstrument der Wahl (Lamnek, 2008).

Beim Leitfadeninterview handelt es sich um die wohl gängigste Form der qualitativen Befragung. Indem durch den Leitfaden bestimmte Themen und Themenbereiche angesprochen werden, wird eine Basis geschaffen, anhand derer die so erhobenen Daten aus vielen Einzelinterviews vergleichbar gemacht werden können. Trotzdem bleibt genug Spielraum, damit auf die Befragungssituation oder individuellen Präferenzen der Befragten eingegangen werden kann (Bortz/Döring, 2006).

Leitfadeninterviews sind am Thema orientiert, strukturiert und sollen „Die Eigenpräsentation der Akteure durch erzählgenerierende Fragen motivieren. Um sowohl eine inhaltliche Fokussierung als auch eine selbstläufige Schilderung zu gewährleisten, kommt ein offen und unbürokratisch zu handhabender Leitfaden zum Einsatz, der hinreichend Raum für freie Erzählpassagen mit eigenen Relevanzsetzungen lässt.“ (Liebold/Trinczek, 2002, S.39).

Die Konstruktion eines Interviewleitfadens setzt voraus, dass bereits Vorkenntnisse über den Untersuchungsgegenstand vorhanden sind. Vor Beginn der Untersuchung wird zunächst das relevante Wissen über den Forschungsgegenstand gesichtet. Dies können sowohl empirische Daten als auch theoretische Vorannahmen sein die für den Forschungsgegenstand bedeutsam sind. Aus diesem Vorwissen werden thematische Felder abgeleitet, die für die zu bearbeitende Forschungsfrage relevant sind, um zu gewährleisten, dass alle Dimensionen der Forschungsfrage abgedeckt werden. Darüber hinaus werden auf diese Weise die Interviews insoweit vergleichbar, als sie sich auf dieselben Aspekte des Forschungsgegenstandes beziehen. Zur Auswertung von Leitfadeninterviews eignet sich vor allem die qualitative Inhaltsanalyse (Hussy et al., 2010).

Interviewverfahren unterscheiden sich im Grad ihrer Standardisierung voneinander. In der qualitativen (Sozial-)Forschung werden überwiegend halb- und nonstandardisierte Interviews eingesetzt. Immer dann, wenn Wortlaut und Reihenfolge der Interviewfragen vorab festgelegt sind und allen Teilnehmern auf die gleiche Weise gestellt werden, spricht man von einem standardisierten Interview, einem Fragebogen, der der quantitativen Forschung zuzurechnen ist. Werden aber offene Fragen gestellt, die von den Befragten mit ihren eigenen Worten beantwortet werden sollen, dann zählt auch das standardisierte Interview zu den qualitativen Verfahren (Hussy et al., 2010).

Auch beim problemzentrierten Interview tritt der Forscher nicht ohne theoretisch-wissenschaftliches Vorverständnis in die Erhebungsphase ein. Ähnlich wie beim

quantitativen Vorgehen erfolgt zunächst ein Literaturstudium oder eine anderweitige Sammlung von Fachwissen, um ein theoretisches Konzept vom Problembereich herauszuarbeiten und in die Forschungsarbeit einfließen zu lassen (Lamnek, 2008). Dazu zählt das Kontextwissen des Forschers ebenso wie Fachliteratur und persönliche Erfahrung mit dem Forschungsgegenstand (Strauss, 1998).

Witzel (2000) schildert das von ihm aufgrund pragmatischer Überlegungen entwickelte problemzentrierte Interview zusammenfassend als: “(...) ein theoriegeleitetes Verfahren, das den vermeidlichen Gegensatz zwischen Theoriegeleitetheit und Offenheit dadurch aufzuheben versucht, dass der Anwender seinen Erkenntnisgewinn als induktiv-deduktives Wechselspiel organisiert. Entsprechende Kommunikationsstrategien zielen zum einen auf die Darstellung der subjektiven Problemsicht. Zum anderen werden die angeregten Narrationen durch Dialoge ergänzt, die Resultate ideenreicher und leitfadengestützter Nachfragen sind“.

Ziel des problemzentrierten Interviews ist insbesondere eine möglichst unvoreingenommene Erfassung subjektiver Wahrnehmungen. Dabei wird das Vorwissen des Forschers hinsichtlich der Konstruktion des Interviewleitfadens bei gleichzeitiger Verwirklichung des Offenheitsprinzips durch Anregung der freien Erzählung in die Interviewsituation (sogenanntes induktiv-deduktives Wechselspiel) gezielt mit eingebracht. Durch diese Vorgehensweise soll verhindert werden, dass die Vorannahmen des Interviewers die Sicht der Befragten überdeckt und den erhobenen Daten Theorien quasi übergestülpt werden (Witzel, 2000).

In den für die vorliegende Untersuchung entwickelten Interviewleitfaden sind die theoretischen Erkenntnisse zu helfendem, prosozialem Verhalten eingeflossen. Die einzelnen Fragen wurden vor diesem theoretischen Hintergrund und den dadurch vorliegenden Erfahrungen formuliert. Darüber hinaus wurde den befragten Schutzengeln über entsprechende Nachfrageschleifen die Möglichkeit gegeben, ihre individuellen Teilnahme- und Handlungsmotivationen zu schildern sowie über solche Situationen zu berichten, die sie zum Eingreifen angeregt haben.

In praktischer Hinsicht ermöglichen nach Witzel (2000, Abs.5) vier Instrumente die Durchführung dieser Form des Interviews:

- der Kurzfragebogen
- der Leitfaden
- die Tonträgeraufzeichnung der Befragung und
- das Postskriptum

Mit dem Kurzfragebogen werden sozio-strukturelle Daten, wie Geschlecht, Alter, Schulbildung etc. erhoben. Darüber hinaus können an dieser Stelle bereits Daten abgefragt werden, die das nachfolgende Interview von solchen Fragen entlasten, die als Frage-Antwort-Schema konstruiert sind, im vorliegenden Fall zum Beispiel nach dem bevorzugten Verkehrsmittel oder dem Führerscheinbesitz. Dies entlastet das eigentliche Interview. Auch kann der Kurzfragebogen als Gesprächseinstieg dienen.

Durch die Aufzeichnung des Gesprächs auf Tonträger kann die Befragung präzise erfasst und vollständig transkribiert werden. Im Allgemeinen wird die Tonaufzeichnung von den Interviewten problemlos akzeptiert.

Mit dem Interviewleitfaden sind die Themenblöcke als Struktur der Befragung festgehalten; er dient dem Forschenden einerseits als Gedächtnisstütze und andererseits dem Zweck, die Vergleichbarkeit der Interviews sicherzustellen. Darin können Frageideen zur Einleitung einzelner Themenbereiche oder einzelne, vorformulierte Fragen enthalten sein.

Postskripte werden ergänzend zur Tonträgeraufzeichnung unmittelbar nach dem Interview gefertigt. In ihnen sind Besonderheiten der Befragung, sowohl bezüglich der Befragten als auch der Interviewsituation, nonverbale Aspekte oder mögliche Störungen festzuhalten.

7.3 Entwicklung des Frageleitfadens

Dem Leitfaden vorangestellt ist ein Kurzfragebogen, mit dem soziodemografische Daten erhoben werden. Der demografische Kurzfragebogen soll es ermöglichen, Unterschiede hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bildung, Migrationshintergrund zu erheben. Daran schließt sich eine Einverständniserklärung zur Teilnahme am Interview der befragten Schutzengel an.

Der Aufbau des Frageleitfadens orientiert sich an den aus theoretischen Annahmen (Kap. 4) generierten Untersuchungsfragestellungen (Kap. 6). Zudem greift er die Erkenntnisse der Online-Untersuchung der Universität Duisburg-Essen zum Schutzengelprojekt auf.

Der Leitfaden gliedert sich in drei Teile:

- I. Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt
- II. Eigenes Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts und
- III. Fragen rund um die Gestaltung des Projekts

Der Standardisierungsgrad des vorliegenden Interviewleitfadens ist im Vergleich zu anderen qualitativen Erhebungsmethoden verbaler Daten (z. B. das Tiefen- oder das narrative Interview) wie auch zu anderen Leitfadeninterviews als hoch einzustufen, wobei die konkreten Fragen durchgängig als offene Fragen formuliert und die interviewten Schutzengel immer wieder durch Nachfragen zu weitergehenden Schilderungen angeregt wurden.

In den ersten beiden Teilen gilt es, die Motivationen zum und Erfahrungen mit prosozialem Handeln als Schutzengel im Projekt *be-my-angel* zu erfassen, über die bisher noch kein Wissen vorliegt.

- Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt: Eigenes Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts
- Motivation und Hemmnisse für ein Handeln: Warum handeln Schutzengel bzw. warum handeln sie nicht in Situationen, die ihr Einschreiten im Sinne der Projektziele erfordern?
- Was hat konkret dazu geführt, dass Schutzengel in einer tatsächlichen Situation eingeschritten sind oder nicht?
- Faktoren, die sich möglicherweise auf spätere Handlungsorientierungen auswirken: Welche Erfahrungen haben die befragten Schutzengel mit ihrem Einschreiten gemacht?
- Haben sich Schutzengel, die bisher noch nicht in einer verkehrsgefährdenden Situation gewesen sind, bereits mit einer Entscheidung über ihr mögliches Handeln oder Nichthandeln auseinandergesetzt und eine mögliche Situation antizipiert?
- Wie häufig setzen Schutzengel den Schutzengelausweis ein, um Rabatte zu erhalten, und wie wird die Tatsache, dass es einen solchen Ausweis mit der Möglichkeit, Vergünstigungen zu bekommen gibt, bewertet?
- Wie häufig kommt es vor, dass Schutzengel einschreiten, um Junge Fahrer vom Fahren unter dem Einfluss von Alkohol/Drogen oder mit überhöhter Geschwindigkeit abzuhalten?
- Akzeptanz des Projekts *be-my-angel* innerhalb der Zielgruppe

Welche Anregungen zur Verbesserung der Schutzengel aufgrund ihrer Erfahrung geben können, ist Gegenstand des dritten Teils.

- Welche Handlungsempfehlungen können aufgrund der Erkenntnisse aus der Untersuchung für die Konzeption des Projekts gegeben werden?
- Faktoren, die Auswirkungen auf die Konzeption des Schutzengelprojekts haben können: Bestehen aus Sicht der Schutzengel Optimierungsmöglichkeiten für das Projekt?
- Fragen rund um die Gestaltung des Projekts

Die Fragen beziehen sich dabei auf rein am Konzept des Projekts „be-my-angel“ orientierte Fragestellungen, die nicht theoriegeleitet, sondern unter praktischen Interesse formuliert wurden.

7.4 Methodisches Vorgehen/Datenauswertung

Um qualitative Interviews auszuwerten und zu analysieren, gibt es eine Reihe von Techniken. Überblicke hierzu finden sich unter anderem bei Lamnek (2008) und Bortz/Döring (2006).

Die Auswertung der für die vorliegende Untersuchung geführten Interviews erfolgte nach der qualitativen Inhaltsanalyse von Mayring (2010). Die qualitative Inhaltsanalyse setzt zwischen qualitativer und quantitativer Forschung an, da sie Elemente aus beiden Paradigmen beinhaltet. Sie bewahrt einerseits die dem qualitativen Paradigma zuzurechnende flexible Anpassung an das Material, greift aber auch die eher in quantitativen Forschungen verankerte, systematische Vorgehensweise auf (Groeben/Rustemeyer, 1995).

In den vergangenen Jahren haben sich die Sozialwissenschaften in immer stärkerem Maße qualitativ orientierten Methoden geöffnet. Jedoch bestehen gegen diese Forschungsansätze nach wie vor Vorbehalte hinsichtlich der unzureichenden Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse und der wenig bis gar nicht beachteten Gütekriterien, die sich aus der Forderung nach Objektivität herleiten (Mayring, 2010).

An diesen Kritikpunkten setzt die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2010) an. Sie will fixierte Kommunikation (z. B. Texte) systematisch, also regel- und theoriegeleitet analysieren, um sich dem an naturwissenschaftlichen Standards orientierten Wissenschaftsbegriff anzunähern (Mayring, 2010). Mayrings Verständnis nach will die qualitative Inhaltsanalyse „... Texte systematisch analysieren, indem sie

das Material schrittweise mit theoriegeleitet am Material entwickelten Kategoriensystemen bearbeitet“ (Mayring, 2010, S.114).

Dafür hat Mayring (2010, S.60) ein „allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell“ entworfen, das alle Schritte der Analyse systematisch strukturiert und an dem sie die vorliegende Untersuchung orientiert:

1. Bestimmung des Ausgangsmaterials
 - Festlegung des Materials
 - Analyse der Ausgangssituation
 - Formale Charakterisierung des Materials
2. Fragestellung der Analyse
 - Festlegung der Analyserichtung
 - Theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung
3. Bestimmung der Analysetechnik
 - Zusammenfassung
 - Explikation
 - Strukturierung
4. Festlegung des konkreten Ablaufmodells
5. Festlegung und Definition der Kategorien/des Kategoriensystems
6. Definition der Analyseeinheiten
7. Durchführung der Analyseschritte gemäß Ablaufmodell mittels Kategoriensystem
8. Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung
9. Anwendung der inhaltsanalytischen Gütekriterien

Im dritten Analyseschritt werden drei Grundformen des Interpretierens unterschieden, die drei voneinander unabhängige Analysetechniken darstellen. Durch die *Zusammenfassung* wird das komplette Material systematisch auf das Wesentliche reduziert. Ziel der *Explikation* ist es, ausgewählte Textteile zu kontextualisieren. Bei der *Strukturierung* werden bestimmte Aspekte aus dem vorliegenden Material herausgefiltert, wobei bereits durch den Frageleitfaden ein theoriegeleitetes Hauptkategoriensystem inhaltlich festgelegt wurde, das es nun zu überprüfen gilt (Mayring, 2010). Aus dieser Vorgehensweise ergeben sich verschiedene Ebenen dieser Grundformen, die auch als Analyseformen bezeichnet werden. Für die Strukturierung sind dies die formale, die inhaltliche, die typisierende und die skalierende Strukturierung.

Nicht all diese Schritte, weder die Grundformen, noch die konkreten Analyseformen, müssen notwendig durchlaufen werden. Ist die Entscheidung für die konkrete Analyseform gefallen, wird in einem vierten Schritt das konkrete Ablaufmodell der Analyse festgelegt, welches dann weitere Differenzierungen erfährt.

Ziel der Strukturierung, der zentralsten inhaltsanalytischen Technik, ist es, eine bestimmte Struktur von Aussagen, Inhalten und Aspekten aus dem Material herauszufiltern, die sich als System von Haupt- und Subkategorien darstellen lassen. Auch für diesen Analyseschritt stellt Mayring (2010, S. 93) zunächst ein allgemeines Ablaufmodell vor, welches sich in die Schritte fünf bis sieben einfügt und diese entsprechend ergänzt:

1. Bestimmung der Analyseeinheiten
2. Festlegung der Strukturierungsdimension (theoriengeleitet)
3. Bestimmung der Ausprägungen (theoriegeleitet)/Zusammenstellung des Kategoriensystems
4. Formulierung von Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln der einzelnen Kategorien
5. Materialdurchlauf: Fundstellenbezeichnung
6. Materialdurchlauf: Bearbeitung und Extraktion von Fundstellen
7. Gegebenenfalls Überarbeitung und Revision des Kategoriensystems
8. Ergebnisaufbereitung

Durch die Bestimmung der Analyseeinheiten Kodier-, Kontext- und Auswertungseinheit soll die Präzision der qualitativen Inhaltsanalyse erhöht werden. Mayring (2010) betont in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit der Definition dieser Einheiten vor allem für die quantitativen Analyseschritte.

Die Strukturierungsdimensionen müssen aus der konkreten Fragestellung abgeleitet, theoretisch begründet und bestimmt werden. Erforderlichenfalls können dann weitere Differenzierungen erfolgen, die zu einem hierarchischen Kategoriensystem zusammengefasst werden. Ankerbeispiele, d.h. besonders typische Textstellen und konkrete Kodierregeln werden für jede Kategorie aufgezeigt.

Schließlich setzen wieder die Schritte des Eingangs geschilderten „allgemeinen inhaltsanalytischen Ablaufmodells“ der qualitativen Inhaltsanalyse an. Die Ergebnisse werden vor der konkreten Fragestellung interpretiert und die Gütekriterien angewendet.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Mayring mit seiner qualitativen Inhaltsanalyse eine Technik entwickelt hat, die „systematisch, intersubjektiv

überprüfbar, gleichzeitig aber der Komplexität, der Bedeutungsfülle der „Interpretationsbedürftigkeit“ sprachlichen Materials angemessen sind“ entwickelt hat (Mayring, 2010; S.10).

In der vorliegenden Untersuchung wurde die qualitative Inhaltsanalyse mittels der Auswertungssoftware MAXQDA10 durchgeführt. Diese Software wurde eigens für kategoriengenerierende Interpretationstechniken in der qualitativen Forschung entwickelt. Sie unterstützt das Kodieren und das Arbeiten mit Kategorien. MAXQDA10, in dem auch quantifizierende Elemente integriert sind, stellt zudem sicher, dass alle relevanten Textpassagen in die Auswertung einbezogen und schnell zugänglich gemacht werden können. Darüber hinaus lassen sich alle Textstellen im Original darstellen, um rasch und unkompliziert einen umfassenden Überblick über das Originalmaterial zu erhalten.

Die Vorteile der computergestützten Auswertung und Analyse liegen in der Schnelligkeit und dem Grad der Strukturierung, mit der die Daten verarbeitet und Kategorien entwickelt werden können. Das gesamte Datenmaterial kann auf diese Weise sehr differenziert bearbeitet und analysiert werden. Beziehungen zwischen einzelnen Codes und Kategorien können festgestellt werden (Kelle, 2007). Bei größeren Datenmengen ist diese Herangehensweise aus zeitlichen Erwägungen, die heute auch in der Forschung eine große Rolle spielen, kaum zu umgehen.

7.4.1 Bestimmung des Ausgangsmaterials

Festlegung des Materials

Die Interviewten stellen eine Auswahl aus dem Kreis der 3.074 Befragten dar, die im Rahmen einer Studie der Universität Duisburg-Essen im vierten Quartal 2009 durchgeführt wurde. Am Ende des Onlinefragebogens bestand für die teilnehmenden Schutzengel, die Möglichkeit, ihre Bereitschaft zur Teilnahme an einer weiterführenden telefonischen Befragung zu geben.

Insgesamt haben 511 Teilnehmer der Onlinebefragung ihr Einverständnis bekundet. Von diesen wurden 45 Personen per Zufallsauswahl für eine telefonische Befragung im Januar 2010 ausgewählt: Insgesamt 26 weibliche und 19 männliche Schutzengel im Alter zwischen 16 und 24 Jahren. Weitere elf Schutzengel, fünf weibliche und sechs männliche, wurden persönlich im Rahmen einer Schutzengelparty am 27.03.2010 in der Ostwestfalenhalle Kaunitz (Kreis Gütersloh) in einem ruhigen Nebenraum befragt.

Dabei wurden keine besonderen Kriterien außer der Bereitschaft für ein Interview angelegt.

Analyse der Entstehungssituation

Alle Interviews wurden von der Verfasserin der vorliegenden Arbeit selbst durchgeführt. Die Gesprächsführung war non-direktiv, damit die Befragten ihre Präferenzen setzen konnten. Dabei wurde Wert darauf gelegt, als interessierte, wertfreie Zuhörer*in aufzutreten. Der Leitfaden wurde eingesetzt, ohne jedoch starr an das Schema gebunden zu sein. Bei Unklarheiten wurde das Frage-Antwort-Schema durchbrochen und Verständnis sichernde Nachfragen eingebracht.

Die Interviews begannen mit der Vorstellung der Interviewer*in als im Rahmen des bekannten Forschungsprojekts Arbeitende, jedoch ohne die Erwähnung ihres beruflichen Hintergrunds als Polizeibeamtin, und einem Small Talk, um eine Vertrauensbasis zu schaffen. Danach wurden die Befragten über Hintergründe und Zielsetzung der Untersuchung informiert. Anschließend wurde der Ablauf der Befragung erklärt und ihr Einverständnis zur Aufzeichnung auf Tonträger sowie zur wissenschaftlichen Auswertung eingeholt.

Im Rahmen eines vorgeschalteten Kurzfragebogens wurden soziodemografische Daten zu Geschlecht, Alter, Migrationshintergrund, Wohnort, Wohnortstruktur, derzeit ausgeübter Tätigkeit, besuchter Schulform, erreichtem Schulabschluss, Führerscheinbesitz und überwiegend benutztem Verkehrsmittel eingeholt. Dem eigentlichen Interview schloss sich eine kurze Nachphase an, die einen angemessenen Ausklang der Befragung ermöglichte.

Die Dauer aller Interviews betrug zwischen ca. zehn und 20 Minuten. Es ging vor allem darum, Meinungen und Einstellungen der Schutzengel zum Projekt *be-my-angel* zu erfassen, ihre Gründe für oder gegen ein Eingreifen in Gefahrensituation, die Gefühle, die dieses Handeln bewirkte sowie die Reaktionen der betroffenen Umwelt. Letztlich sollten vor allem sachliche Aussagen erfasst werden.

Formale Charakteristika des Materials

Die Interviews wurden mittels eines Diktiergerätes digital aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die Entscheidung hinsichtlich Vollständigkeit, Umfang und der Art und Weise der Transkription orientierte sich an den Erfordernissen der Forschungsfragen. Um die Interviews angemessen zu erfassen und einer Auswertung

zugänglich zu machen, wurden sie vollständig transkribiert, dabei aber geringfügig geglättet: Dialekte, Füllworte und –laute wurden entfernt. Am Satzbau selbst wurden jedoch keine Änderungen vorgenommen.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden die Interviews anonymisiert. Wenn während der Befragung Eigennamen oder Bezeichnungen von Tätigkeiten genannt wurden, so wurden diese von den jeweiligen Oberbegriffen als Klammervermerk ersetzt, d. h. für einen konkreten Namen => (NAME) und für eine angegebene berufliche Tätigkeit => (TÄTIGKEIT).

7.4.2 Fragestellungen der Analyse

Die Umsetzung der methodischen Schritte in der vorliegenden Untersuchung soll im Folgenden aufgezeigt werden. Es sollen keine theoretischen Annahmen getestet werden, sondern die Analyseergebnisse vor dem theoretischen Hintergrund betrachtet und interpretiert werden.

Festlegung der Analyserichtung

Die Fragestellungen der vorliegenden Untersuchung machen deutlich, dass die Auswertung der Interviews einerseits mit Blick auf die Weiterentwicklung des Schutzengelprojekts erfolgen, und andererseits neue Impulse zur Ergänzung bestehender theoretischer Konzepte bzw. dem Feststellen neuer Erkenntnisse beitragen soll.

Durch die Strukturierung der Interviews sollen diejenigen Bestandteile der Texte, in denen die Motivation zur Teilnahme am Projekt „be-my-angel“ und zum Einschreiten in Situationen, die ein Handeln als Schutzengel erfordern sowie Optimierungsvorschläge hinsichtlich der Konzeption des Projekts erwähnt sind, extrahiert werden, um sie zusammenzuführen, gegebenenfalls erneut hinsichtlich bestimmter inhaltlicher Gesichtspunkte zu strukturieren und schließlich zu vor dem theoretischen Hintergrund und der konkreten Fragestellung zu interpretieren.

Durch die Interviews sollen die Befragten dazu angeregt werden, ihre Gründe zur Registrierung im Projekt zu schildern, die Bedeutung der Projektteilnahme und ihren Kontakt zu anderen Schutzengeln zu reflektieren, sowie über ihre Vorerfahrungen mit gefährlichen Situationen im Straßenverkehr zu berichten. Weiterhin sollen sie ihre Erfahrungen mit dem Handeln als Schutzengel bzw. ihre Vorstellungen darüber mitteilen und ihre eigene Verpflichtung zum Handeln schildern.

Die Richtung der Analyse ist also, durch die Auswertung des Interviewmaterials Aussagen über den kognitiven und emotionalen Hintergrund sowie den Handlungshintergrund der Schutzengel Aussagen machen zu können.

Theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung

Die Theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung gliedert sich nach Mayring (2010) in die analyseleitende Theorie und die Fragestellung der Untersuchung um den Merkmalen der qualitativen Inhaltsanalyse, der Theoriegeleitetheit der Interpretation, zu entsprechen. Die Analyse der erhobenen Daten folgt einer „präzisen und theoretisch begründeten inhaltlichen Fragestellung“ (Mayring, 2010; S.57). Dabei begreift er, ähnlich wie Flick (2009), den Begriff der Theorie umfassend als ein System von allgemeinen Erfahrungen zum Untersuchungsgegenstand.

Die Ober- und Unterfragen der vorliegenden Untersuchung gliedern alles, indem die Methode nach den Fragestellungen entwickelt wird, mit dem Ziel diese zu beantworten und die Ergebnisse nach den Fragestellungen dargestellt und danach diskutiert werden. Daher wurde die von Mayring (2010) postulierte theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung in der vorliegenden Arbeit bereits zwischen Theorie und methodischem Vorgehen unter Punkt 6.2 und 6.3 dargestellt.

7.4.3 Ablaufmodell der Analyse

Bestimmung der Analysetechnik

Die Auswertung der vorliegenden Untersuchung erfolgt als *strukturierende Inhaltsanalyse* in der konkreten Analyseform der *inhaltlichen Strukturierung*.

Bei der inhaltlichen Strukturierung werden anhand theoriegeleitet gebildeter Kategorien bestimmte Themen und Aspekte aus den Interviews extrahiert und zusammengefasst. Dieses Vorgehen ist für die Beantwortung der Fragestellungen der vorliegenden Untersuchung zielführend.

Festlegung des konkreten Ablaufmodells

Nachdem das Ausgangsmaterial durch Festlegung des Materials, Analyse der Ausgangssituation und Bestimmung der formalen Charakteristika des Materials bestimmt und Strukturierung in Form der inhaltlichen Strukturierung als Analysetechnik festgelegt wurde, ist nun das konkrete Ablaufmodell der Analyse festzulegen.

Das konkrete Ablaufmodell der inhaltlichen Strukturierung zur Analyse der Schutzengelinterviews orientiert sich am Ablaufmodell inhaltlicher Strukturierung von Mayring (2010, S.99):

1. Bestimmung der Analyseeinheiten
2. Theoriegeleitete Festlegung der inhaltlichen Hauptkategorien
3. Bestimmung der Ausprägungen (theoriegeleitet) und Zusammenstellung des Kategoriensystems
4. Formulierung von Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln zu den einzelnen Kategorien
5. Materialdurchlauf: Fundstellenbezeichnung, Bearbeitung und Extraktion von Fundstellen, ggf. Überarbeitung und Revision des Kategoriensystems
6. Weitere Analyseschritte: Paraphrasierung des extrahierten Materials und Zusammenfassung pro Kategorie und Hauptkategorie

Da die Auswertungssoftware MAXQDA10 verwendet wurde, werden in diesem Ablaufmodell einzelne Schritte durch Verwendung dieses Programms umgesetzt. Dadurch wird die mit Schritt 4 vorgesehene Formulierung des Kodierleitfadens direkt in MAXQDA10 vorgenommen.

7.4.4 Ablaufmodell inhaltlicher Strukturierung

Bestimmung der Analyseeinheiten

Zunächst werden die Kodier-, die Kontext- und die Auswertungseinheit festgelegt, um zu bestimmen, wann und wie oft innerhalb des Interviewmaterials der jeweilige inhaltliche Aspekt erfasst werden soll (Mayring, 2010). Dabei legt die Kodiereinheit den kleinsten und die Kontexteinheit den größten Textbestandteil fest, der unter eine Kategorie fallen soll (ebd.)

Es wäre möglich, einen inhaltlichen Aspekt pro Interview zu erfassen, also maximal 56 inhaltliche Aspekte pro Kategorie zu erheben. Es können jedoch auch mehrere inhaltliche Aspekte pro Interview erfasst werden, und zwar immer dann, wenn in den Interviews der zu erhebende Aspekt erwähnt wird. Dadurch werden die Kategorien um verschiedene Sichtweisen eines inhaltlichen Aspekts angereichert und somit eine konkretere Auswertungseinheit festgelegt. In der Analyse der Schutzengelinterviews soll immer dann unter einer bestimmten Kategorie eine Kodierung vorgenommen werden, wenn der betreffende inhaltliche Aspekt angesprochen wird.

Mit Bezug auf die Festlegung der Auswertungseinheit kann festgestellt werden, dass sobald innerhalb einer Auswertungseinheit der in Frage kommende inhaltliche Aspekt

erwähnt wird, dieser kodiert wird. Der betreffende Aspekt kann aus einem Satz oder einem Wort bestehen. In der vorliegenden Analyse ist immer der vollständige Satz zu erfassen, in dem der inhaltliche Aspekt genannt wird. Besteht dieser Aspekt nur aus einem Wort, welches nicht in einen Satz eingebunden ist, so ist dies ebenfalls zu kodieren. Die Kodiereinheit wird somit auf ein Wort festgelegt.

Die zu kodierenden Inhalte können auch in eine längere Antwort eines Interviewten eingebunden sein, über mehrere Sätze verteilt oder auf Nachfrage geäußert werden. Um zu verhindern, dass Satzfragmente kodiert werden, die keinen semantischen Zusammenhang aufweisen, fallen alle Aussagen im Interviewmaterial, die zum jeweiligen inhaltlichen Aspekt gegeben werden, unter die Kontexteinheit, die damit auf die vollständige Antwort eines interviewten Schutzengels, festgelegt wird.

Theoriegeleitete Festlegung der inhaltlichen Hauptkategorien

Der verwendete Frageleitfaden ist in sich bereits stark gegliedert und orientiert sich an den theoretischen Grundlagen zu prosozialem Verhalten und an den Untersuchungsfragestellungen. Seine Theoriegeleitetheit wurde bereits in Kapitel 6.2 und 6.3 begründet. Daher dient die Struktur des Leitfadens zunächst als deduktives Hauptkategoriensystem.

Es ergeben sich damit folgende Hauptkategorien:

- Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt
 - Entschluss zur Registrierung
 - Bedeutung der Registrierung als Schutzengel und des Schutzengelausweises
 - Kontakte zu anderen Schutzengeln
 - Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen, Einstellung/-änderung
 - Wirksamkeitsannahme des eigenen Handelns
 - Ehrenamt
 - Rabatte
- Eigenes Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts
 - Vorerfahrungen mit verkehrsgefährdenden Situationen
 - Einschreiten als Schutzengel
 - bereits eingeschritten
 - bewusst entschieden nicht einzuschreiten
 - keine Gelegenheit zum Einschreiten
 - Annahme von Gründen für verkehrsgefährdendes Verhalten anderer
 - Einschreiten bei Freunden/Fremden
 - Grad persönlicher Verpflichtung zum Einschreiten
 - Zustimmung zu Hilfaussagen
- Rund um das Schutzengelprojekt

- Gestaltung der Gesamtkampagne
- Betreuung aktiver Schutzengel
- Ergänzungen, Anregungen, Ideen

Bestimmung der Ausprägungen/Kategoriensystem

Die weitere Differenzierung der Kategorien erfolgte im Gegensatz zur deduktiven Konstruktion des Hauptkategoriensystems überwiegend induktiv, d.h. direkt aus dem Material abgeleitet (Mayring, 2010). Auf diese Weise haben sich aus den Antworten der Schutzengel entsprechende Subkategorien bilden lassen. Wann immer ein Aspekt keiner bereits vorhandenen Subkategorie zugeordnet werden konnte, wurde hierfür eine Unterkategorie angelegt. Das so entstandene Kategoriensystem ist aufgrund der Vielzahl der Haupt- und Subkategorien sehr umfangreich.

Das vollständige Kategoriensystem findet sich im Anhang.

Kodierleitfaden

Die Formulierung und Festlegung von Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln zu den einzelnen Kategorien, die Erstellung des Kodierleitfadens, erfolgte direkt in der Auswertesoftware MAXQDA10. Durch die Kommentarfunktion werden die erforderlichen Operationen direkt an die Kategorie gekoppelt und sind damit für den jeweiligen Kodierer jederzeit abrufbar, was das Kodieren vereinfacht und verkürzt.

Der Kodierleitfaden findet sich im Anhang.

Materialdurchlauf

Im Rahmen dieses Materialdurchlaufs erfolgen Fundstellenbezeichnung, Bearbeitung und Extraktion der Fundstellen, Überarbeitung und Revision des Kategoriensystems (Mayring, 2010).

Zunächst wurden die im „MS Word“-Textformat transkribierten Interviews in MAXQDA10 importiert. In der Auswertungssoftware MAXQDA10 werden Textbestandteile bestimmten Kategorien (Codes) zugewiesen. Die so kodierten Textstellen werden als „Codings“ bezeichnet.

Durch den Vorgang des Kodierens werden die auszuwertenden Texte in einzelne Segmente unterteilt, die den Kategorien zugeordnet sind. Die so segmentierten Textpassagen lassen sich jederzeit mit der Funktion des Textretrievals übersichtlich aufrufen, auswerten und ausdrucken. Durch das computerunterstützte Kodieren werden

Textpassagen mit allen zum Interview gehörigen Variablen (Interviewnummer, soziodemographische Daten, Informationen zum Befragten) elektronisch mit einer Kategorie verbunden.

Das Kategoriensystem wurde durch freies Kodieren hinsichtlich der Subkategorien immer wieder ergänzt und erweitert, wenn innerhalb der Interviews ein neuer inhaltlicher Aspekt genannt wurde. Die durchgeführten Kodierungen wurden nach Abschluss des ersten Materialdurchgangs aller Interviews in einem zweiten Materialdurchgang überarbeitet und, wenn erforderlich, revidiert bzw. neu zugeordnet. In dem so entstandenen Kategoriensystem ist innerhalb jeder Kategorie das individuelle Ergebnis der einzelnen Befragung mit den Textpassagen aller anderen Interviews zusammengeführt worden.

Über die Funktion des Textretrievals lassen sich alle Aussagen übersichtlich aufrufen. Auf diese Weise ist eine Auswertung bzw. Interpretation der Aussagen der Schutzengel zu einer bestimmten Fragestellung möglich.

Weitere Analyseschritte

Die weiteren Analyseschritte (Paraphrasierung des extrahierten Materials, Zusammenfassung Kategorie und Zusammenfassung pro Hauptkategorie) werden wegen der besonderen Konstruktion von Leitfaden und Kategoriensystem - dem hohen Standardisierungsgrad - nicht in der von Mayring (2010) dargestellten Form durchgeführt.

Aufgrund des, trotz der Offenheit der Antwortmöglichkeiten, relativ hohen Grads an Standardisierung des verwendeten Interviewleitfadens, waren die Antworten der Schutzengel hinsichtlich ihrer inhaltlichen Aspekte ganz überwiegend sehr klar und eindeutig formuliert. Dadurch konnten im Rahmen des freien Kodierens induktiv bereits Subkategorien gebildet werden, durch die eine Differenzierung des Hauptkategoriensystems erreicht wurde, welche der von Mayring (2010) angeführten Zusammenfassung und weiteren Strukturierung entspricht.

Eine gesondert durchgeführte Paraphrasierung des extrahierten Textmaterials und die Zusammenfassung der Kategorien und Hauptkategorien um die Interpretation der Ergebnisse zu ermöglichen, waren somit nicht erforderlich.

7.4.5 Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung

Im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse sind bereits das Ausgangsmaterial bestimmt, die inhaltliche Strukturierung als Analysetechnik festgelegt, und die Analyse der Daten anhand des konkreten Ablaufmodells durchgeführt worden. An dieser Stelle setzt nun mit dem achten Schritt das allgemeine inhaltsanalytische Ablaufmodell von Mayring erneut an (Mayring, 2010, S.60).

Dieser Analyseschritt, die ausführliche Darstellung und Interpretation der Ergebnisse in Richtung der Fragestellungen, erfolgt gesondert in den Kapiteln 8 (Darstellung der Ergebnisse) und 9 (Diskussion der Ergebnisse) der vorliegenden Arbeit.

Die Auswertung der Interviews ist für die Fragestellung der vorliegenden Arbeit, die sich stark auf das Projekt *be-my-angel* bezieht, von erheblicher Bedeutung. Sie besitzt auch eine praktische Relevanz hinsichtlich einer möglichen Konzeptoptimierung des Schutzengelprojekts um das Ziel der Konzeption, die Verringerung der Anzahl von Verkehrsunfällen mit Jungen Fahrern, insbesondere solchen mit schweren Folgen, zu erreichen.

Die ausführliche Darstellung und Interpretation der Ergebnisse in Richtung der Fragestellungen erfolgt daher gesondert in eigenen Kapiteln.

7.5 Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien

Mayring (2010) fordert für die qualitative Inhaltsanalyse, dass sie sich Gütekriterien stellen muss, wenn sie den Status einer wissenschaftlichen Forschungsmethode für sich reklamieren will.

Häufig wird der Vorwurf gegen qualitative Forschungsmethoden erhoben, dass Ergebnisse und Interpretationen vorwiegend mit Textstellen belegt werden, die nach subjektiver Ansicht des Forschenden als aussagefähig eingeschätzt werden, während andere Textstellen keine Beachtung finden (Flick, 2009; Mayring, 2010). Obwohl qualitative Forschungsansätze in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen haben, existiert kein allgemeiner Standard für Gütekriterien (Mayring, 2010). In vielen Untersuchungen qualitativer Art fehlen Hinweise auf Gütekriterien völlig oder werden im Rahmen einer Methodenkritik nur ansatzweise erwähnt. Gütekriterien sind Maßstäbe, an denen die Qualität von Forschungsergebnissen gemessen wird, wobei diese den Methoden angemessen sein müssen (Mayring, 2002).

Hinsichtlich des fehlenden Konsenses über Gütekriterien in der qualitativen Forschung können drei grundlegende Positionen unterschieden werden (Steinke, 1999):

- Übertragung der quantitativen Gütekriterien auf qualitative Forschung
- Schaffung eigener Gütekriterien für qualitative Forschung
- Ablehnung jeglicher Form von Gütekriterien für qualitative Forschung

Mayring führt mit der Reliabilität und der Validität zwei klassische Gütekriterien der sozialwissenschaftlichen Methodenlehre auf, verweist aber auch auf modifizierte Qualitätsstandards speziell für die Inhaltsanalyse (Krippendorff, 1980, zit. in Mayring 2010, S.118ff).

Beide, sowohl die klassischen, wie auch die spezifisch inhaltsanalytischen Gütekriterien, sollen im Folgenden geschildert und auf die vorliegende Untersuchung angewandt werden.

7.5.1 Reliabilität

Unter Reliabilität (Zuverlässigkeit) versteht man die formale Genauigkeit, die Replizierbarkeit der Messung (Wirtz/Caspar, 2002).

Das Gütekriterium der Reliabilität ist nicht ohne Weiteres auf die qualitative Inhaltsanalyse zu übertragen, da die gängigen Reliabilitätstests der qualitativen Forschung wie Re-Test, Parallel-Test und Split-half-Methode nicht anwendbar sind. Die Gleichwertigkeit zweier Instrumente bei der Analyse von verbalem Material ist nur selten nachzuweisen. Somit erscheinen Paralleltests wenig sinnvoll. Konsistenztests scheiden schon vom Ansatz her aus, da in dem auszuwertenden Material die Kategorien wohl kaum gleichmäßig verteilt sein dürften (Mayring, 2010).

Mayring verweist stattdessen auf die Inter-coder- bzw. Interraterreliabilität als geeignetes Gütekriterium. Dabei werden die Analyse bzw. entscheidende Analyseschritte von mehreren Personen (Ratern) mit demselben Instrument am selben Material durchgeführt und die Ergebnisse verglichen. Es wird gemessen, wie gut zwei oder mehr Kodierer bei der Auswertung eines (oder mehrerer) Dokumente übereinstimmen.

Das statistische Maß der Übereinstimmung lässt sich, wie von Holsti (1969) vorgeschlagen, durch ein einfaches Reliabilitätsmaß darstellen, bei dem das Produkt aus der Anzahl der Kodierer und der Anzahl übereinstimmender Urteile durch die Anzahl aller Kodierurteile dividiert wird. Es ist darüber hinaus möglich die Interraterreliabilität

so zu berechnen, dass der Prozentsatz der Übereinstimmungen um die Anzahl der zufällig zu erwarteten Übereinstimmungen bereinigt wird, wie dies z. B. von Cohens Kappa vorgeschlagen wird. Dieser wird aus der Differenz des Anteils der Übereinstimmungen und der zufällig zu erwartenden Übereinstimmungen der Rater berechnet (Bortz/Döring, 2006).

Neben der Interraterreliabilität weist Mayring (2010) aber noch auf ein weiteres, seiner Meinung nach sinnvolles aber seltener eingesetztes, Reliabilitätsmaß hin: Die Intracoderreliabilität bzw. Intraraterreliabilität, bei der die individuelle Urteilsstabilität des Forschenden festgestellt wird. In diesem Fall kodiert der Forscher zu einem späteren Zeitpunkt nach der Analyse das vorliegende Material ein zweites Mal. Auch hier ist es der Grad der Übereinstimmung, der gemessen werden kann. Diese Vorgehensweise zur Erhöhung der Stabilität der Kodierung schlagen auch Hussy et al. (2010) vor.

Neben der Anwendung des klassischen Gütekriteriums der Reliabilität auf qualitative Forschungsmethoden ist die Formulierung eigener inhaltsanalytischer Gütekriterien denkbar. Mayring (2010, S.119f) verweist in diesem Zusammenhang auf den Vorschlag von Krippendorf (1980), der für die Qualität einer Inhaltsanalyse vor allem die Kriterien der Stabilität und Reproduzierbarkeit der Kodierung differenziert.

Die Stabilität entspricht dabei der oben geschilderten Intracoderreliabilität, bei der ein Forscher dasselbe Material mit demselben Analyseinstrument noch einmal kodiert. Die Übereinstimmung zwischen beiden Kodierungen gibt die Intracoderreliabilität und damit das von Krippendorf (1980) als Stabilität bezeichnete Reliabilitätsmaß an.

Das von Krippendorf (1980) als Reproduzierbarkeit bezeichnete Reliabilitätsmaß bildet das Ausmaß der Übereinstimmung zwischen verschiedenen Kodierern (Ratern) ab und entspricht damit der oben geschilderten Interoderreliabilität.

In der vorliegenden empirischen Studie wurden die folgenden Operationen vorgenommen:

- Stabilität/Intracoderreliabilität
- Reproduzierbarkeit/Interoderreliabilität

Mayring (2010, S.115) verweist hinsichtlich der Feststellung von Intra- und Interoderreliabilität auf im Programm MAXQDA10 implementierte Funktionen. Dabei handelt es sich um das Analyse-Tool *Interoder-Übereinstimmung*. Diese Funktion ermöglicht den Vergleich der Kodierungen von zwei unabhängig voneinander kodierenden

Personen bzw. einer zu unterschiedlichen Zeitpunkten codierenden Person durch die Berechnung eines entsprechenden Übereinstimmungsmaßes (VERBI, 2011).

Bei der qualitativen Analyse wird eine möglichst hohe Zuverlässigkeit der Zuordnungen von Textstellen zu den Codes angestrebt. Anders als in Reliabilitätsmessungen in der quantitativ orientierten Forschung geht es hier nicht primär um die Ermittlung eines Koeffizienten, der die Güte statisch angibt, sondern vielmehr um eine Verbesserung der Güte der Codierungen. Ziel ist es, die Unstimmigkeiten von Kodierern zu erkennen und zu beseitigen, sodass möglichst optimal kodiertes Material vorliegt. Mehrere unabhängig voneinander kodierende Forscher werten das gleiche Dokument aus und überprüfen im Anschluss, ob sie einen möglichst hohen Grad an Übereinstimmung erreichen. Anschließende Klärungen sind nötig, um zu einer einheitlichen Kodierung zu gelangen (ebd.).

Stabilität/Intracoderreliabilität

Die Bestimmung der Stabilität durch Feststellung der Intracoderreliabilität erfolgte in der vorliegenden Untersuchung durch erneute Kodierung des gesamten Materials durch die Verfasserin, mehrere Monate nach der ersten Kodierung.

Es wurde geprüft, ob bei den beiden Kodierdurchgängen die Kodierung der einzelnen Segmente übereinstimmen. Diese Variante des Segmentvergleichs geht am weitesten und ist die für qualitative Kodierung typische Variante. Es wird ein Prozentwert eingestellt (Standardwert und in der vorliegenden Untersuchung angewandt: 90%), mit dem festgelegt wird, wann zwei codierte Segmente als Übereinstimmung gewertet werden. Dabei erfolgt die Prüfung der Übereinstimmung für jedes in den beiden Codiervorgängen kodierte Segment. Es wird also für jedes einzelne Segment festgestellt, ob eine Übereinstimmung vorliegt und wie hoch der codespezifische Übereinstimmungsprozentsatz jedes Codes und im gesamten Dokument ist.

Die Übereinstimmung zwischen beiden Kodiervorgängen wurde anhand aller 56 Interviews berechnet.

Für die vorliegende Untersuchung ergibt sich eine Intracoderübereinstimmung, die mit 94,71% im sehr hohen Übereinstimmungsbereich liegt.

Reproduzierbarkeit/Intercoderreliabilität

Die Bestimmung der Reproduzierbarkeit durch Feststellung der Intercoderreliabilität erfolgte in der vorliegenden Untersuchung durch die Kodierung des aller Dokumente durch die zwei weitere Kodiererinnen.

Bei ersten Kodiererin handelt es sich um eine promovierte Soziologin. Die zweite Kodiererin hat ihre Magisterabschlussarbeit im Fachgebiet der Sozialen Verhaltenswissenschaften bestanden. Beide Kodiererinnen wurden vorab in die Handhabung der Auswertungssoftware MAXQDA10 eingewiesen.

Die Berechnung der Intercoderreliabilität erfolgte auf die gleiche Weise wie die der Intracoderreliabilität. Die Übereinstimmung zwischen der Verfasserin der vorliegenden Arbeit und der ersten Kodiererin wurde anhand aller 56 Interviews berechnet und liegt mit 94,64% im sehr hohen Übereinstimmungsbereich. Mit 94,61% liegt eine beinahe ebenso hohe prozentuale Übereinstimmung zwischen der Verfasserin und der zweiten Kodiererin über alle 56 Dokumente vor.

Die Berechnung eines über das einfache prozentuale Reliabilitätsmaß hinausgehenden Reliabilitätskoeffizienten (z.B. Cohen's Kappa-Koeffizient) wurde aufgrund der hohen prozentualen Übereinstimmung im vorliegenden Reliabilitätsmaß verzichtet.

7.5.2 Validität

Validität bezeichnet die Gültigkeit einer Forschungsmethode, ob sie also das gemessen hat, was sie messen sollte (Mayring, 2010).

Als Gütekriterium quantitativer Forschungsmethoden kann u. a. unterschieden werden zwischen:

- *Kriteriumsvalidität*: Vergleich der Untersuchungsergebnisse mit einer anderen Untersuchung, die mit der eigenen Fragestellung und dem Untersuchungsgegenstand als Außenkriterium in engem Zusammenhang stehen.
- *Konstruktvalidität*: Überprüfung der Ergebnisse durch bewährte Theorien hinsichtlich ihrer Plausibilität.
- *Vorhersagevalidität*: Prognostische Vorhersage zukünftigen Verhaltens aufgrund der Untersuchungsergebnisse.

Auch bei der Validität ist die Übertragung auf qualitative Forschung nicht ohne Weiteres möglich, da diese häufig sehr komplex und wenig quantifizierbar sind (Mayring, 2010).

Hier ist ebenfalls die Formulierung eigener inhaltsanalytischer Gütekriterien denkbar. Krippendorff (1980, zit. in Mayring, 2010) hat dafür den Begriff der Validität im

engeren Sinne einführt, für die er fünf konkrete Konzepte (semantische Gültigkeit, Stichprobengültigkeit, korrelative Gültigkeit, Vorhersage- und Konstruktgültigkeit) entwickelt hat. Er unterscheidet zwischen der Material-, Ergebnis- und Prozessorientierung, denen er jeweils ein bzw. zwei dieser konkreten Konzepte zuordnet.

Bei der materialorientierten Validität unterscheidet Krippendorff (1980, zit. in Mayring, 2010) zwischen den Konzepten der semantischen Gültigkeit und der Stichprobengültigkeit. Semantische Gültigkeit heißt, dass das zu untersuchende Material in seiner Bedeutung richtig rekonstruiert, also die Kategorien zutreffend definiert wurden. Bezüglich der Stichprobengültigkeit verweist er auf die Kriterien der exakten Stichprobenziehung.

Hinsichtlich der ergebnisorientierten Validität unterscheidet Krippendorff zwischen korrelativer und Vorhersagegültigkeit. Die korrelative Gültigkeit entspricht dabei dem oben geschilderten Konzept der Kriteriumsvalidität, also der Validierung durch die Korrelation der Untersuchungsergebnisse mit einem Außenkriterium - einer dem Gegenstand und der Fragestellung ähnlichen Untersuchung. Die Anwendung des Konzepts der Vorhersagegültigkeit ist dagegen nur dann möglich, wenn sich aus den Untersuchungsergebnissen Prognosen ableiten lassen, die dann überprüft werden können. Dies ist in der vorliegenden Untersuchung aus nicht möglich.

Der prozessorientierten Validität hat Krippendorff (1980, zit. in Mayring, 2010) die Konstruktvalidität zugeordnet. Hier ist es unter anderem die Anwendbarkeit bereits etablierter Theorien und Modelle, die eine Überprüfung dieses Konzepts ermöglichen.

Im Folgenden sollen die Kriterien näher behandelt werden, die in der vorliegenden Untersuchung erfüllt wurden.

Semantische Gültigkeit

Eine Überprüfung der semantischen Gültigkeit ist nach Krippendorff (1980, zit. in Mayring, 2010) neben der Kontrolle durch einen Experten unter anderem auch durch Überprüfung der Homogenität der kodierten Textstellen einer Kategorie möglich.

Bei der Analyse des vorliegenden Interviewmaterials sind die Hauptkategorien eng am Leitfaden orientiert. Dies hat zur Folge, dass eine enge Beziehung zwischen der im Interview gestellten Frage, der Festlegung der dazugehörigen Antwortkategorie sowie der späteren Kodierung der entsprechenden Textstelle besteht. Die Antworten der

befragten Schutzengel waren aufgrund dieses engen Zusammenhangs beinahe ausnahmslos klar einer Kategorie zuzuordnen und weisen daher auch durchgängig eine große Homogenität der kodierten Textstellen innerhalb der Kategorie auf, sodass das Kriterium der semantischen Gültigkeit als erfüllt betrachtet werden kann.

Stichprobengültigkeit

Die Auswahl der Interviewteilnehmer erfolgte als Zufallsauswahl aus einer Gesamtmenge von 511 Teilnehmern einer Onlinebefragung der Universität Duisburg-Essen, die sich zur Teilnahme an einer weiteren telefonischen Umfrage bereit erklärt und darüber hinaus aus den Besuchern einer Schutzengelparty, die sich spontan zu einem persönlichen Interview bereitgefunden hatten.

In diesem Zusammenhang kann nicht von einem zufallsgesteuerten Auswahlverfahren gesprochen werden, bei dem jedes Element der Grundgesamtheit dieselbe, berechenbare Chance hat, in die Stichprobe aufgenommen zu werden. Die Interviewteilnehmer waren insofern vorselektiert, als ihre Bereitschaft für ein Interview eine unabdingbare Voraussetzung war. Somit hatten nicht alle zum Befragungszeitpunkt registrierten Schutzengel die Chance, in die Interviews einbezogen zu werden. Auch wenn berücksichtigt wird, dass die Auswahl der Interviewteilnehmer aus einer recht großen Anzahl von registrierten Projektteilnehmern heraus, ohne weitere Voraussetzungen und per Zufall erfolgte, kann, aufgrund der nicht exakten Stichprobenziehung, keine genaue Aussage über die Grundgesamtheit getroffen werden. Zwar liegt damit eine Stichprobenvalidität im engeren Sinne nicht vor, sie ist jedoch unter den gegebenen Umständen so angemessen wie möglich umgesetzt worden.

Korrelative Gültigkeit/Kriteriumsvalidität

Die korrelative Gültigkeit bzw. Kriteriumsvalidität stellt ein Konzept der ergebnisorientierten Validität im engeren Sinne dar (Krippendorf, 1980, zit. in Mayring, 2010).

Das Gütersloher Schutzengelprojekt wurde von Beginn an durch die Universität Duisburg-Essen wissenschaftlich begleitet. In diesem Rahmen fand auch eine Onlinebefragung statt. Die Ergebnisse wurden umfangreich quantitativ ausgewertet. Damit ist ein Außenkriterium gegeben, dass denselben Untersuchungsgegenstand und in weiten Teilen ganz ähnliche Fragestellungen verfolgt.

Bei der Onlinebefragung konnte ein Rücklauf von 3.074 Fragebögen erreicht werden, was einer Rücklaufquote von 33 Prozent entspricht (Limbourg/Mühlenbruch, 2011). In der vorliegenden Untersuchung wurden 56 telefonische und persönliche Interviews geführt.

Betrachtet man die Zusammensetzung der Stichproben hinsichtlich der relevanten Kriterien, so fällt auf, dass in beiden Untersuchungen eine vergleichbare Basis zugrunde gelegt werden kann. Die Verteilung der Befragungsteilnehmer stellte sich in beiden Untersuchungen hinsichtlich Durchschnittsalter, Geschlecht, Wohnort, Schulbildung, Migrationshintergrund und Führerscheinbesitz als weitestgehend übereinstimmend heraus. Lediglich bei der Anzahl der befragten Schüler überwiegen diese in der Gruppe der Interviewten.

Die Onlinebefragung der Universität Duisburg-Essen kann damit als geeignetes Außenkriterium betrachtet werden.

Im Folgenden werden die einzelnen Themenblöcke beider Untersuchungen dargestellt und miteinander verglichen. Die Ergebnisse der Onlinebefragung sind ebenso wie die Referenzzahlen des Schutzengelprojekts vollständig der Auswertung der Onlinebefragung entnommen (Limbourg/Mühlenbruch, 2010). Die kodierten Aussagen der interviewten Schutzengel in der vorliegenden Untersuchung wurden hinsichtlich ihrer Häufigkeit analysiert, um in diesem Punkt eine Vergleichbarkeit mit der Onlineuntersuchung zu ermöglichen.

Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt

Auf die Frage nach den Gründen zur Teilnahme am Schutzengelprojekt, bei der Mehrfachnennungen möglich waren, gaben in der Onlinebefragung rund 80 Prozent der Befragten an, dass ein Unfallgeschehen sie motiviert habe. Jeweils etwa 40 Prozent nannten Rabatte sowie Angebote und Aktionen als Grund für ihre Teilnahme. Bei den Interviews gestaltet sich die Verteilung zwar etwas anders, hier sind es rund 87 Prozent, für die Verkehrssicherheitsthemen ausschlaggebend waren, und etwa 20 Prozent, die Rabatte als Grund angaben. Aber die sehr hohe Motivation aus dem Unfallgeschehen ist vergleichbar.

Aufmerksamkeit auf das Projekt

Auf die Frage, wie die Schutzengel auf das Projekt aufmerksam geworden seien (auch hier waren Mehrfachnennungen erlaubt), entgegneten mit knapp 78 Prozent der

Teilnehmer der Internetbefragung, dass das Projekt durch das Anschreiben in das eigene Blickfeld gerückt sei. Fast 30 Prozent haben über Freunde und Bekannte davon erfahren und jeweils etwa zehn Prozent durch das Internet, den Fahrschulunterricht oder die persönliche Ansprache seitens anderer Schutzengel, Polizeibeamte oder die Verkehrswacht.

Im Rahmen der Interviews äußerten rund 60 Prozent der Befragten, durch das Anschreiben auf das Projekt aufmerksam geworden zu sein. Ein Viertel hatte durch Freunde oder Geschwister davon erfahren und rund zwölf Prozent durch das Internet.

Somit ist die Verteilung der Antworten auf die Frage, wie die Befragten auf das Projekt aufmerksam geworden sind, in beiden Untersuchungen nahezu identisch.

Handeln als Schutzengel

Ob sie in ihrer Funktion als Schutzengel bereits einmal eingeschritten sind, haben im Rahmen der Onlinebefragung rund 78 Prozent der Schutzengel bejaht.

Von den interviewten Schutzengeln gaben knapp 60 Prozent an, schon einmal als Schutzengel tätig geworden zu sein. Etwa 40 Prozent waren noch nicht in einer Situation gewesen, in der ein Einschreiten erforderlich gewesen wäre. Auf weitere Nachfrage gaben von diesen aber nahezu alle Schutzengel an, dass sie sich ein Handeln in einer solchen Situation vorstellen könnten.

Am häufigsten wurde in der Onlinebefragung die Bereitschaft zum Einschreiten bei zu hoher Geschwindigkeit genannt, gefolgt von Anschnallpflicht und Fahren unter Alkoholeinfluss. Deutlich seltener erfolgte ein Hinweis zum Thema Drogenkonsum.

Ein leicht abweichendes Bild zeigt sich in den Antworten der interviewten Schutzengel. Diese schildern vor allem Situationen, in denen Angehörige ihrer Altersgruppe alkoholisiert fahren wollten, auch das Thema Geschwindigkeit wurde recht häufig genannt. Der Verzicht auf den Gurt hingegen war nur selten ein Grund, um als Schutzengel aktiv zu werden. Der Konsum anderer Drogen als Alkohol wurde nicht geschildert.

Der Anteil derjenigen Schutzengel, die angaben, bereits als solche eingeschritten zu sein, ist in beiden Untersuchungen hoch. Dass der Anteil der online Befragten mit Einschreiterfahrung etwas höher ist, liegt vermutlich daran, dass diese häufiger bei Geschwindigkeitsübertretungen gehandelt haben.

Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen

Hinsichtlich der bereits vor der Registrierung als Schutzengel erfolgten Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen gaben im Rahmen der Onlinebefragung fast 90 Prozent der Schutzengel an, dass ihnen die Gefahren des Straßenverkehrs vorab umfänglich bewusst waren.

Ganz ähnlich hoch lag der Anteil bei den interviewten Schutzengeln mit nahezu 80 Prozent, der sich seinen Angaben zufolge bereits im Vorfeld mit diesen Fragen auseinandergesetzt hatte.

Auch hier liegen die Zahlen der Onlinebefragung und die der Interviews nahezu gleich auf.

Nutzung von Rabatten

Ein zentraler Bestandteil des Schutzengelprojektes ist die Möglichkeit, nach erfolgter Registrierung Rabatte in Anspruch zu nehmen.

Mit nahezu 55 Prozent gab mehr als die Hälfte aller online befragten Schutzengel an, die Rabatte noch nicht genutzt zu haben, etwa 40 Prozent nahmen sie nur einmal im Monat in Anspruch, wobei der Anteil der männlichen Schutzengel bei den Nutzern etwas höher lag als der der weiblichen.

Auch in den Interviews stellte über die Hälfte der Befragten fest, dass sie von der Rabattmöglichkeit Gebrauch gemacht hatte, aber meist selten oder einmalig. Wie im Fall der Onlinebefragung, so waren auch hier die männlichen Rabattnutzer leicht in der Überzahl.

In Bezug auf die Nutzung von Rabatten ergaben beide Befragungen fast identische Antworten. Ein Vergleich der vorliegenden Untersuchung mit der Online-Befragung zeigt überwiegend ähnliche Ergebnisse.

Die Ergebnisse der Onlinebefragung sind mit den aus den Interviews gewonnenen Verhältnissen weitestgehend identisch.

Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass ein Vergleich der vorliegenden Untersuchung mit der Online-Befragung, die aufgrund der großen Ähnlichkeit des Untersuchungsgegenstandes und der Fragestellung als Außenkriterium für die Beurteilung der korrelativen Gültigkeit/Kriteriumsvalidität herangezogen wurde, überwiegend ähnliche Ergebnisse zeigt. Die Ergebnisse der Onlinebefragung sind mit

den aus den Interviews gewonnenen Erkenntnissen weitestgehend identisch. Sie weisen damit umfassend in Richtung des Vorliegens des Kriteriumsvalidität im klassischen Sinne der Gütekriterien bzw. der korrelativen Gültigkeit der Validität im engeren Sinne als spezifisches inhaltsanalytisches Gütekriterium hin.

Konstruktgültigkeit/Konstruktvalidität

Denkbar ist auch die Überprüfung der vorliegenden Untersuchung hinsichtlich der Konstruktvalidität bzw. Konstruktgültigkeit. Diese ist ein Merkmal der von Krippendorff (1980, zit. in Mayring, 2010) im Rahmen der spezifischen inhaltsanalytischen Gütekriterien vorgeschlagenen Validität im engeren Sinne als prozessorientierte Konstruktgültigkeit. Dafür müssen die Ergebnisse vor dem Hintergrund bewährter Theorien plausibel erklärbar sein und die operationalen Definitionen anhand dieser vorgenommen werden (Mayring, 2010).

Dieses Kriterium kann als erfüllt gelten, wie die in den Kapiteln 6.2 und 6.3 theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung zeigt.

7.5.3 Einschätzung der Güte der vorliegenden Arbeit

Hinsichtlich der *Reliabilität* der vorliegenden Untersuchung weisen sowohl die Intracoderübereinstimmung wie auch die Interdecoderübereinstimmung, die anhand zwei voneinander unabhängigen Kodierer berechnet wurde, jeweils mehr als 94% Übereinstimmung auf, dies ist ein sehr hoher Deckungsgrad. Damit werden die von Krippendorff (1980) vorgeschlagenen Konzepte der Stabilität und der Reproduzierbarkeit als spezielle inhaltsanalytische Gütekriterien der Reliabilität in qualitativen Untersuchungen erfüllt.

Mit der semantischen, der korrelativen und der Konstruktgültigkeit sind drei Kriterien der *Validität im engeren Sinne* (Krippendorff, 1980) erfüllt. Das Kriterium der Stichprobenvalidität konnte zwar nicht vollständig erfüllt werden, ist jedoch unter den gegebenen Umständen so weit wie möglich umgesetzt worden.

Die Stabilität und Reproduzierbarkeit als Kriterien für die Qualität der Untersuchung hinsichtlich der Reliabilität, haben sich als erfüllt erwiesen, ebenso die semantische, korrelative und Konstruktgültigkeit sowie – eingeschränkt - das Konzept der Stichprobengültigkeit. Dies weist stark in Richtung einer positiven Aussage hinsichtlich der Güte der vorliegenden Untersuchung.

8. Darstellung der Ergebnisse

Im Folgenden werden die Befragungsergebnisse dargestellt. Die Darstellung untergliedert sich in die drei großen Befragungsteile:

- Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt
- Eigenes Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts
- Rund um das Schutzengelprojekt

Für alle Auswertungen gilt, dass die Anzahl der Befragungen 56 geführte Interviews umfasst (n=56). Es wurden 31 Frauen und 25 Männer befragt.

Da es sich um eine qualitative Untersuchung handelt, konnten nicht immer alle Codes mit entsprechenden Aussagen (Textstellen) versehen werden. Je nach Verlauf des Interviews wurden einige Bereiche stärker, andere weniger intensiv oder auch gar nicht angesprochen. Stellenweise waren Mehrfachnennungen möglich. Ausgewertet wurde jeweils dokumentenscharf, was bedeutet: Wenn ein Befragter eine Kategorie mehrfach erwähnt hat, wurde dies zunächst auch entsprechend mehrfach codiert. In der Auswertung wurden die mehrfach erfolgten Aussagen jedoch nur als eine Aussage gezählt, um nicht die Ergebnisverhältnisse zu verfälschen. Bei Fragestellungen mit Mehrfachnennungen wurden diese jedoch auch in ihrer Unterschiedlichkeit dargestellt und nicht dokumentenscharf ausgewertet. Sinn der Mehrfachnennung war es ja gerade, die Vielfältigkeit einer Motivation oder einer Einstellung darstellen zu können und unterschiedliche Handlungsmotive zu erfassen.

8.1 *Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt*

Im ersten Teil der Befragung wurde die Motivation der Interviewten zur Teilnahme am Schutzengelprojekt erfragt. Hier wurde zunächst in Erfahrung gebracht, was zum Entschluss des Jugendlichen geführt hat, sich registrieren zu lassen. Anschließend wurde die Bedeutung der Registrierung thematisiert und es wurde auch nach der Bedeutung des Schutzengelausweises gefragt. Daran schloss sich die Frage nach dem Kontakt zu anderen Schutzengeln und Gesprächen mit diesen über Verkehrssicherheitsthemen an. Weiterhin wurde nachgefragt, ob bereits vor dem Start des Schutzengelprojekts eine Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen stattgefunden habe, und wenn ja, auf welche Weise. Auch die Frage, ob es durch die Teilnahme an dem Projekt zu einer Änderung der Einstellung gekommen sei, wurde

angesprochen. Die nächste Frage betraf die Erwartung des einzelnen Befragten hinsichtlich der Wirksamkeit des eigenen Schutzengelhandelns. Bevor die Inanspruchnahme von Rabatten thematisiert wurde, schloss sich die Frage nach einem selbst oder innerhalb der Familie ausgeübten Ehrenamt an. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung innerhalb dieses ersten Interviewteils nach Häufigkeit und geschlechtsspezifischer Verteilung grafisch dargestellt und kurz erläutert.

Entschluss zur Teilnahme am Schutzengelprojekt

Auf die Frage nach dem Grund am Schutzengelprojekt teilzunehmen und sich registrieren zu lassen, wurde häufig mit mehr als nur einem Argument geantwortet. Die Ergebnisse sind entsprechend der Codehäufigkeit dargestellt. Unter dem Punkt „Sonstiges“ verbergen sich Antworten von Schutzengeln, die keinen näher bezeichneten Grund für die Registrierung im Projekt nennen. Diese Schutzengel gaben an, von dem Projekt gelesen und sich dann angemeldet zu haben, ohne dass ein spezieller Gedanke dahinter stand.

Deutlich erkennbar ist hier das Motiv, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu wollen, als vorrangiges Motiv. Besonders deutlich wird dieser Sachverhalt, wenn nicht nach der Anzahl der Befragten, sondern nach der Häufigkeit der von ihnen getätigten einzelnen Nennungen ausgewertet wird.

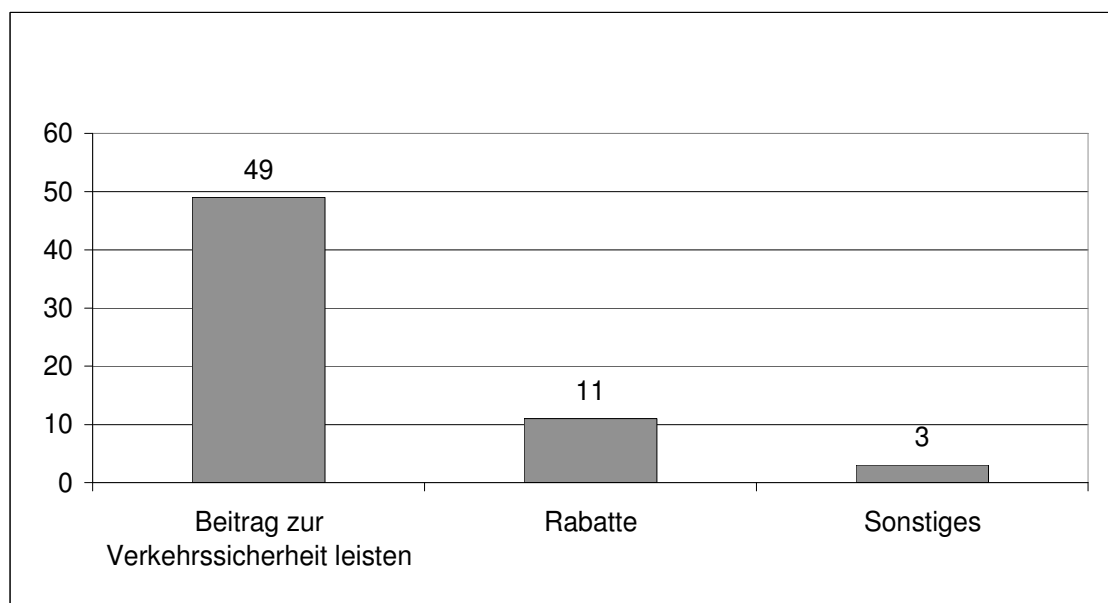


Abbildung 3 Gründe der Registrierung - Mehrfachnennungen möglich

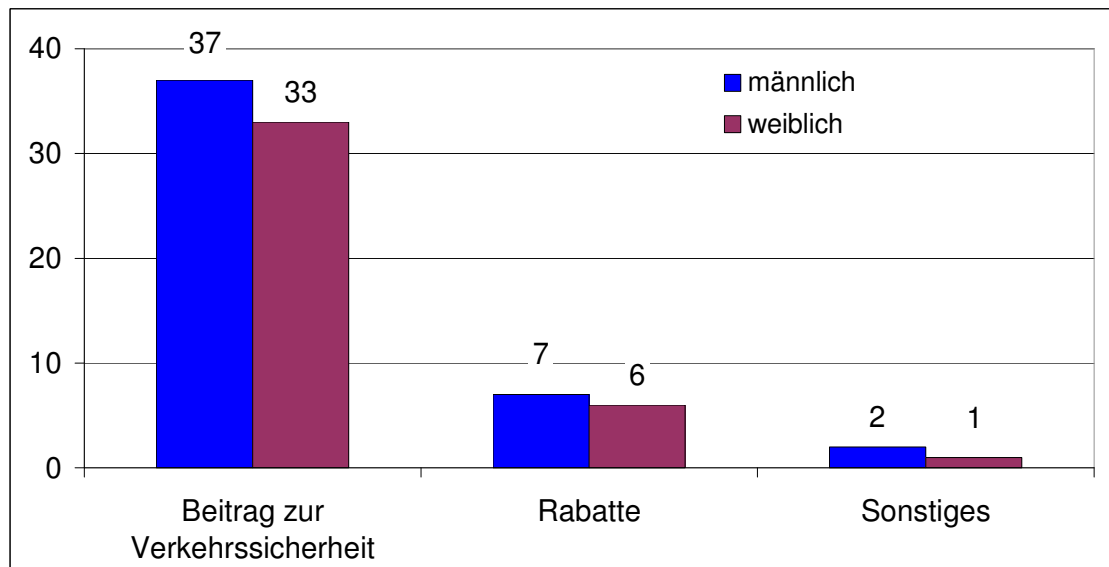


Abbildung 4 Gründe der Registrierung (geschlechtsspezifisch) - Mehrfachnennungen möglich

70 Mal wurde als Grund ihrer Teilnahme die Sorge um die Verkehrssicherheit angegeben, nur 13 Mal ging es um die Rabatte. Auffällig ist hier, dass männliche Jugendliche häufiger als weibliche aussagten, durch ihre Registrierung einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten zu wollen, obwohl, bezogen auf die absolute Zahl der Befragten, insgesamt weniger männliche als weibliche Befragte den Wunsch hegten, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.

Folgende Zitate geben einen differenzierteren Einblick in die Beweggründe für eine Registrierung:

„Erstens dachte ich, dass das eine gute Sache ist, und zweitens bekommt man da Rabatte für. Und das hat ja auch nicht viel Zeit in Anspruch genommen, sich registrieren zu lassen.“ (WS450016, weiblich)

„Ich glaube, dass das an und für sich eine gute Sache ist, weil viel zu viel durch Alkohol am Steuer an Unfällen passiert, und ich denke, dass das durchaus vermeidbar ist und dass das Schutzengelprojekt da ein gutes Zeichen setzt.“ (WS450018, weiblich)

„Einmal, finde ich, ist das eine gute Sache, wenn man jetzt so Gleichaltrige darauf aufmerksam machen kann, was die für Fehler machen, und ich glaube, es ist auch besser wenn das Gleichaltrige machen, als wenn das die Eltern machen!“ (WS450021, weiblich)

„Weil ich viele Freunde habe, die meinen, dass Rasen alles ist, und weil meine Freunde mir auch eigentlich ziemlich am Herzen liegen, habe ich mich dann da angemeldet, um sozusagen denen zu zeigen, wie wichtig das ist, dass man schon vorsichtig fährt, nicht übertrieben vorsichtig, aber auch nicht unbedingt immer den Fuß auf dem Gas haben. Das war eigentlich so meine Hauptmotivation, mich da anzumelden.“ (WS450031, weiblich)

„Also, hauptsächlich war der Grund eigentlich der, dass ich halt Freunde hatte, die öfter mal mit Alkohol am Steuer saßen, und da dachte, es wäre schon nicht schlecht, wenn man da mal auch so was startet.“ (WS450051, weiblich)

„... und mich hat es einfach angesprochen, Verantwortung im Straßenverkehr zu übernehmen.“ (WS450033, männlich)

„Also, als Schutzengel, ja, gut, hauptsächlich waren das, denke ich mal, die Vorteile, aber ich dachte ja auch, dass die Aktion ja sinnvoll ist. Ist sie ja, denke ich mal, auch. Und ja, also eigentlich die Vorteile und dass die Aktion halt sinnvoll ist und was bewirken kann.“ (WS450036, männlich)

„Ich wollte ein Teil vom Engel sein und anderen helfen, die Schwierigkeiten haben, zum Beispiel mit dem Alkohol trinken, und ich bin sicher, dass ich mich durchsetzen kann, dass die aufpassen sollen. Ja, deswegen wollte ich mitmachen.“ (WS450038, männlich)

„Also, ich habe mich registriert, weil ich damals von, ich weiß nicht, einen Brief bekommen habe mit der Karte quasi, und da wurde aufgelistet, was die zu tun haben, und hier und da und die ganzen Ansichten, und die haben mir einfach gefallen, und dann habe ich mich angemeldet.“ (WS450040, männlich)

„Ja, zu Anfang muss ich sagen, es war nicht gerade für mich so super ansprechend, weil ich gesagt habe: Ja, Schutzengelprojekt, ich bin ja sowieso schon einer, der da hilft. Ich brauche eigentlich keine Karte dafür oder irgendwas, das mir das bescheinigt, aber danach habe ich eben auch die Vergünstigungen mal gesehen und habe dann gesagt: Ja, gut. Warum soll es denn nicht sein, dass ich da mitmache? Und dann habe ich mich da, wie gesagt, angemeldet.“ (WS450050, männlich)

„Ja, weil ich selber auch viele Leute kenne oder auch viele aus meinem Freundeskreis, die selber Auto fahren, und ich finde es halt nicht gut, wenn man beim Fahren Alkohol trinkt.“ (WS450069, männlich)

Bedeutung, als Schutzengel registriert zu sein

Mit dieser Interviewfrage wurde der individuelle Stellenwert der Teilnahme am Projekt ermittelt.

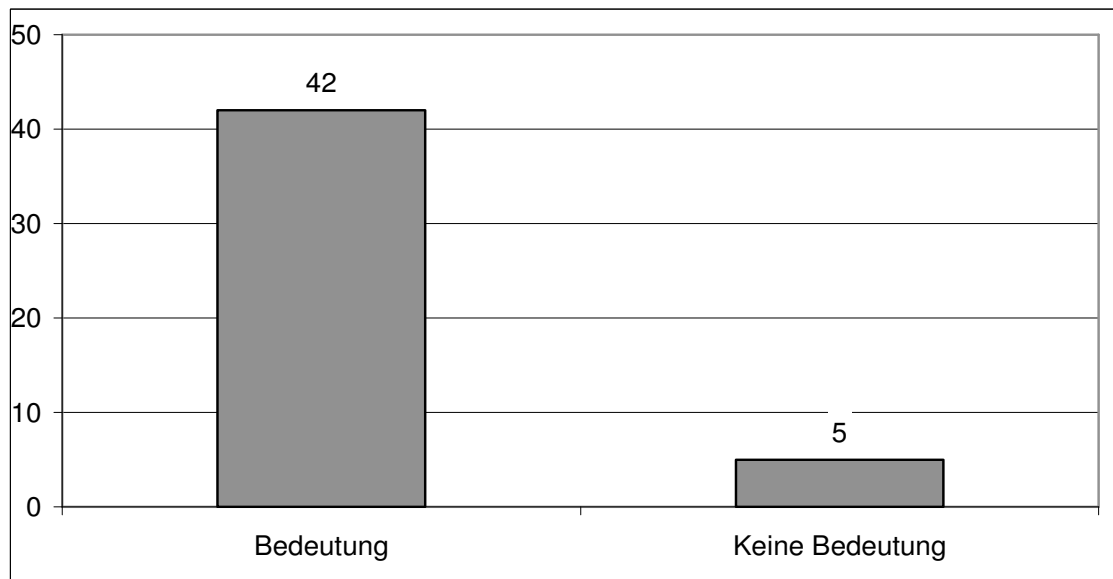


Abbildung 5 Subjektive Bedeutung der Registrierung

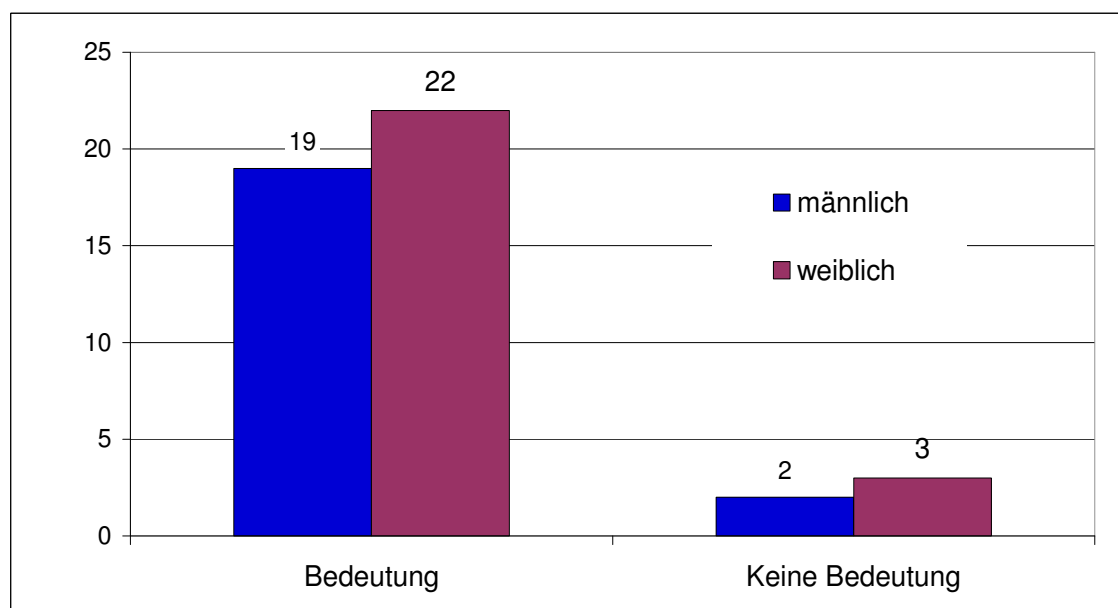


Abbildung 6 Subjektive Bedeutung der Registrierung (geschlechtsspezifisch)

Die Registrierung stellt für die teilnehmenden Schutzengel einen erkennbaren Wert dar. Nur ein verschwindend kleiner Teil der Befragten äußerte, dass diese eher keine Bedeutung für sie habe.

Die Art der Bedeutung wurde als verantwortungsvolles Handeln benannt, das die Befragten übernommen haben, sowohl im Hinblick auf das eigene Handeln als auch im Hinblick auf die Übernahme von Verantwortung für andere.

„Also, dass nicht nur Polizeibeamte oder Verkehrswächter, also die Erwachsenen, Verantwortung für unser Tun tragen, sondern auch wir selbst für uns und unsere Freunde und so.“ (WS450016, weiblich)

„Ich denke, dass man einfach dadurch, dass man sich mit dem Thema auseinandersetzt, noch mal viel mehr selbst auch darauf achtet, auch gerade in der Umgebung, wie viele Leute doch was trinken, bevor sie Auto fahren. Und dass man einfach viel aufmerksamer wird und die Leute darauf aufmerksam macht und auch selbst eben nicht mehr mitfährt, wenn derjenige was getrunken hat.“ (WS450027, weiblich)

„Ja, also, dass man sieht, dass man sich dafür einsetzt. Und man kann ja, man ist in so einem Verein sozusagen und dass man da halt versucht, ein bisschen aufzupassen. Vor allem, wenn man da halt Freunde oder Verwandte hat, denen man das besonders natürlich ans Herz legt, wenn da Unfälle passieren, und deswegen sagt man dann auch so: Ja, ich bin da und da und ich wollte gerne aufpassen! Dann nehmen die das schon ein bisschen ernster, als wenn man es einfach nur so sagen würde.“ (WS450051, weiblich)

„Ja, das ist halt, eine gewisse Verantwortung hat man dadurch schon, und die trägt man dann auch weiter, denke ich so. So denke ich halt darüber. Das ist halt so eine größere Verantwortung.“ (WS450032, männlich)

„Ja, also halt nur, dass ich noch mehr versuche, die Leute davon abzuhalten, betrunken oder so am Steuer zu sein.“ (WS450052, männlich)

„Aber man muss auch denken, du trägst eine Verantwortung. Du musst Prinzipien einhalten und auch danach handeln. Zum Beispiel es hilft dir ja gar nichts, wenn du jetzt diese Karte hast und wenn du jetzt Party machst und trotzdem acht Bier trinkst und dann noch betrunken Auto fährst. Man sollte da auch schon die Verpflichtungen einhalten, die man sich dafür aufnehmen möchte.“ (WS450056, männlich)

Bedeutung des Schutzengelausweises

Diese Frage korrespondiert mit der vorangegangenen Frage nach der Bedeutung, Schutzengel zu sein. Sie vertieft Erkenntnisse darüber, ob der Ausweis eine eigene Bedeutung als Symbol besitzt oder lediglich als Zugang zu Vergünstigungen verstanden wird.

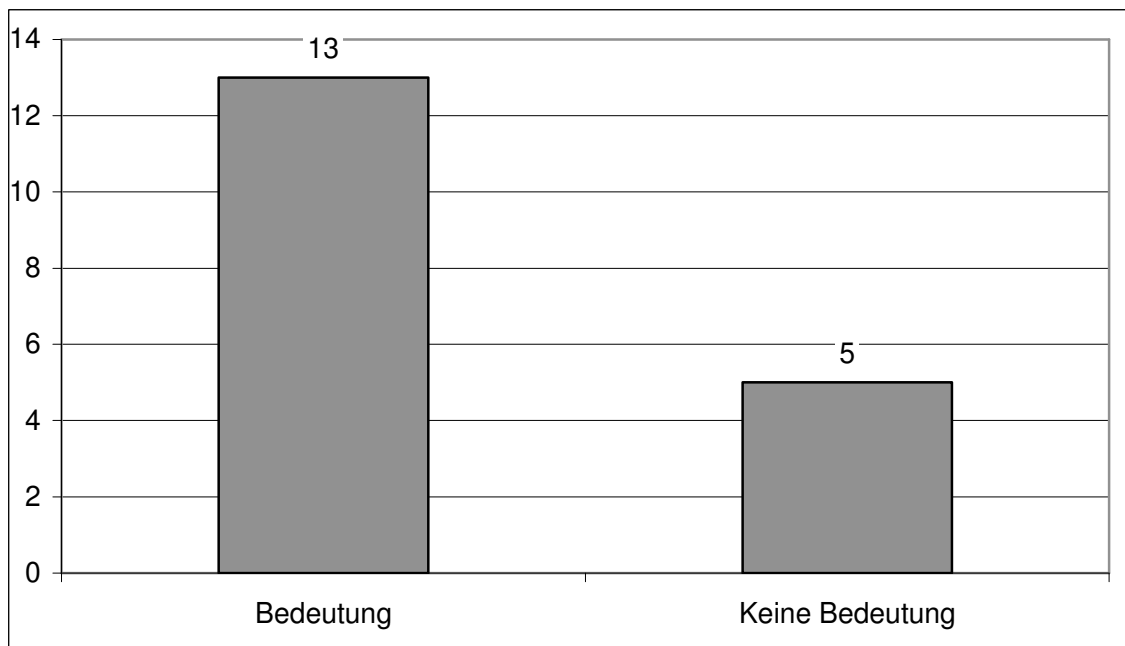


Abbildung 7 Subjektive Bedeutung des Schutzengelausweises

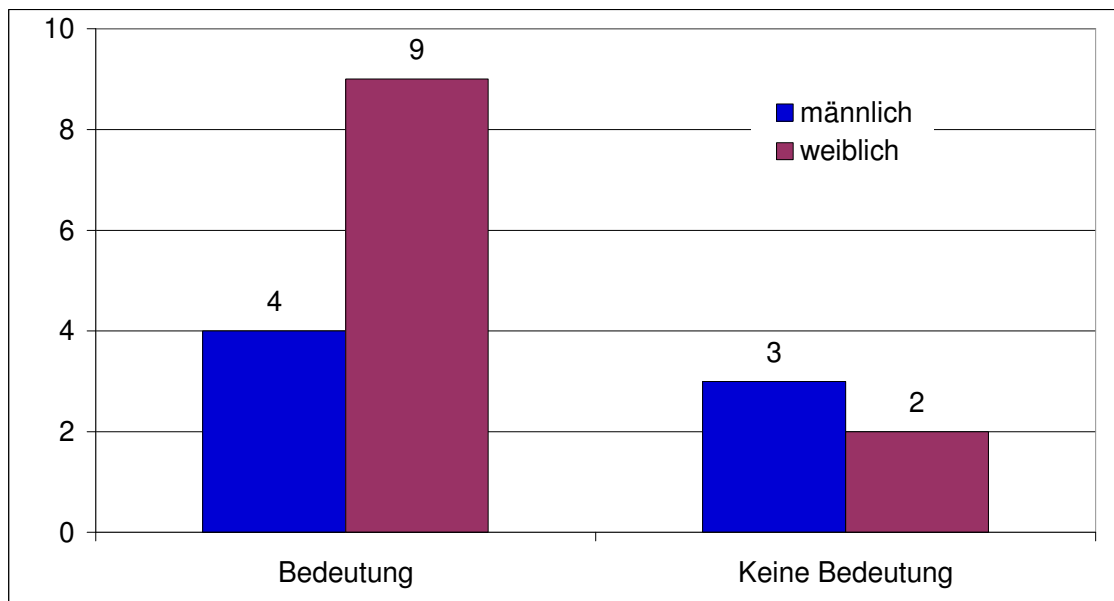


Abbildung 8 Subjektive Bedeutung des Schutzengelausweises (geschlechtsspezifisch)

Hier wurde überwiegend die eigenständige Bedeutung des Ausweises betont. Die Verteilung zwischen männlichen und weiblichen Befragten zeigt, dass dies überwiegend für junge Frauen gilt. Von den männlichen Befragten gibt nur etwas mehr als die Hälfte an, dem Schutzengelausweis einen eigenen Stellenwert beizumessen.

„Also, ich finde, mit dieser Card hat man schon eine gewisse Anerkennung. Ich weiß nicht, wie ich das sagen soll, dass man zeigen kann, dass man die Card hat und auf andere Personen aufpassen möchte.“ (WS450014, weiblich)

„Ja, ich denke einfach, dass das ein gutes Projekt ist. Also, weil ich denke, dass viele dann so denken, dass sie so eine Schutzengelkarte haben und sich verpflichtet fühlen. Also, weil das ist. Dann ja vielleicht auch, wenn man dann jetzt hier die Vergünstigungen hat und so, das ist ja sozusagen dann so eine Belohnung oder so. Dass man dafür dann auch vielleicht was tut.“ (WS450014, weiblich)

„... aber zu wissen, dass man mit dem Ausweis vielleicht wenigstens mal ein bisschen ernst genommen wird. Weil, wenn da jetzt irgendjemand daherkommt und sagt: ‚Werde doch mal ein bisschen langsamer!‘, oder: ‚Fahr doch mal ein bisschen nicht immer so hektisch!‘, dann wird auf einen ja gar nicht richtig gehört. Wenn man sich aber ausweisen kann und sagen kann: ‚Ja, ich gehör dazu, und ich weiß, es ist nicht gut!‘, wird vielleicht auf einen dann mehr gehört, deswegen.“ (WS450030, weiblich)

„Der Ausweis, damit ich sagen kann: ‚Hey, guck mal! Ich habe hier so eine Organisation, was ich bekommen habe, und dann fühle ich mich noch mehr verpflichtet, dir zu helfen!‘“ (WS450059, männlich)

„Aber diese Karte ist dann halt noch mal ein besonderer Anreiz.“ (WS450059, männlich)

„Ich kann ja mal so sagen: Wenn ich mal ans Steuer gehe oder ich jemanden sehe, der betrunken ist oder was getrunken hat, weil ich denke, dass ich einen Ausweis habe in meinem Portemonnaie, sage ich mir schon Bescheid: Nein, du darfst nicht fahren! Ohne den Ausweis hätte ich das nicht gemacht, weil irgendso eine Art Verantwortung hat man da schon nur wegen diesem Ausweis, finde ich zumindest.“ (WS450040, männlich)

Kontakt zu anderen Schutzengeln

Im Kontext dieser Frage wurde zunächst erhoben, ob der Befragte Kontakt zu anderen Schutzengel hat.

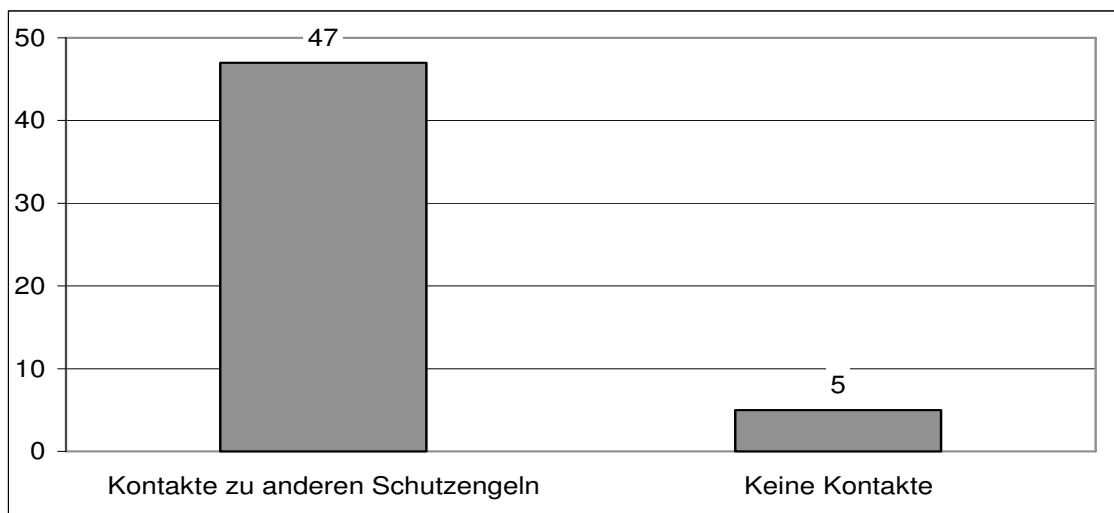


Abbildung 9 Kontakte zu anderen Schutzengeln

Erkennbar ist, dass nahezu alle Befragten auch Kontakte zu anderen Teilnehmern des Schutzengelprojektes unterhalten. Hinsichtlich der Häufigkeit dieser Kontakte, mit denen über das Projekt oder damit verbundene Themen gesprochen wird, ergibt sich das folgende Bild.

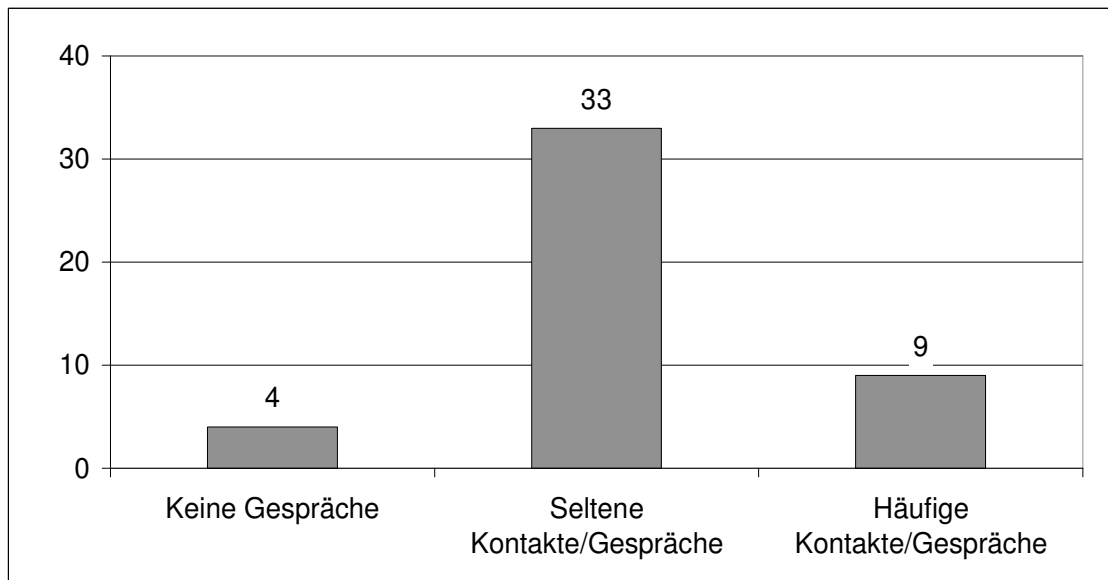


Abbildung 10 Häufigkeit der Kontakte zu anderen Schutzengeln

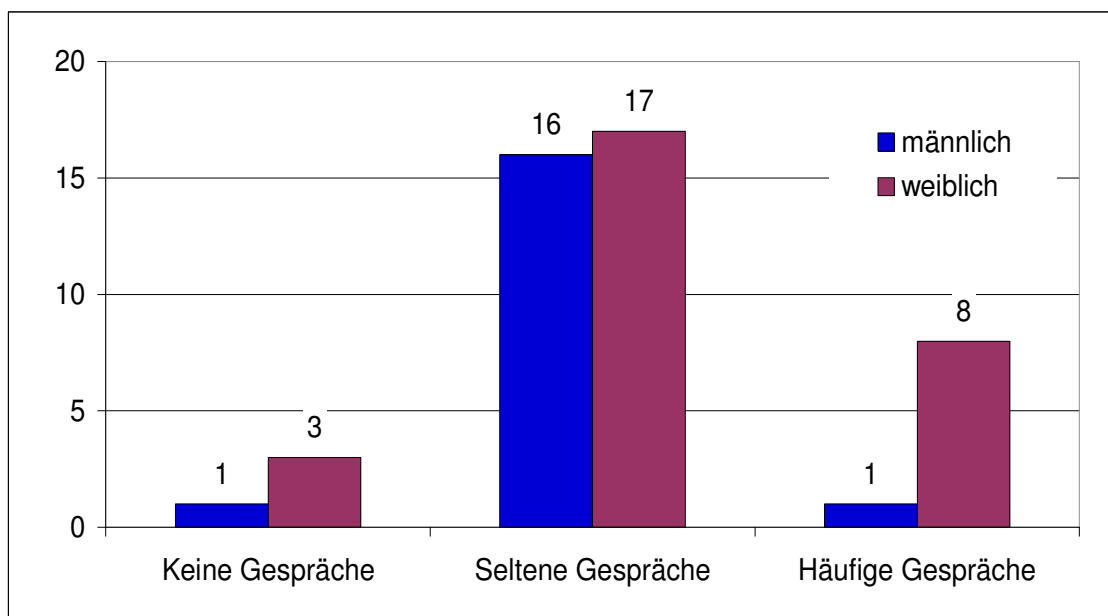


Abbildung 11 Häufigkeit der Kontakte zu anderen Schutzengeln (geschlechtsspezifisch)

Gespräche, die von den Befragten mit anderen Schutzengeln über Verkehrssicherheitsthemen oder die Teilnahme am Projekt geführt werden, sind zwar

nicht häufig, aber dennoch Teil des gemeinsamen Wertbildungsprozesses. Dabei sprechen junge Frauen tendenziell häufiger über das Projekt. Bei den gelegentlichen Gesprächen ist das Verhältnis ausgeglichen.

In den Interviews wurde nach den Themen gefragt, über die gesprochen wird.

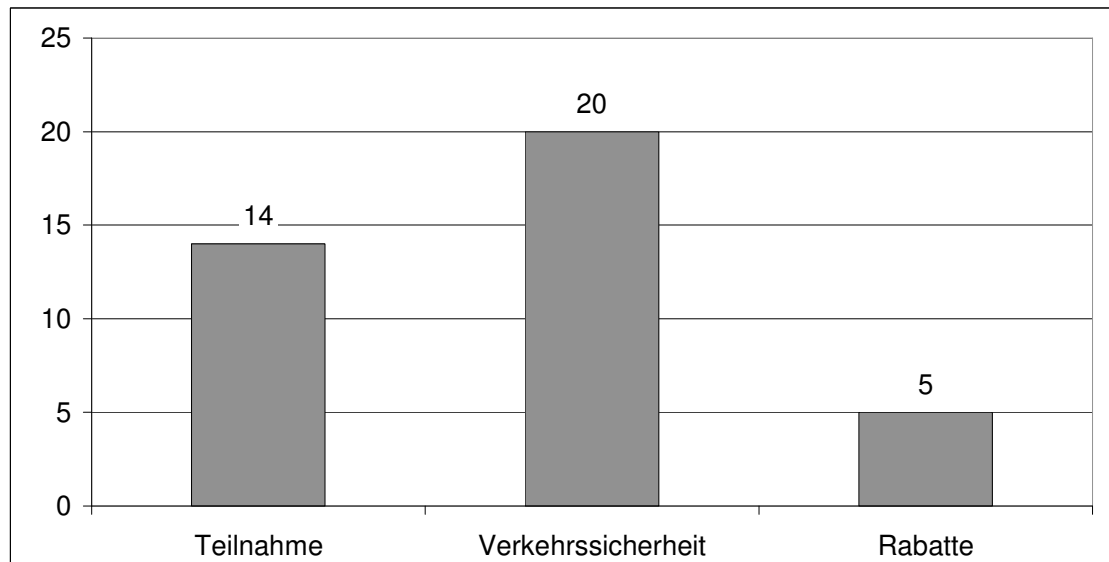


Abbildung 12 Thematische Auseinandersetzungen unter Schutzengeln

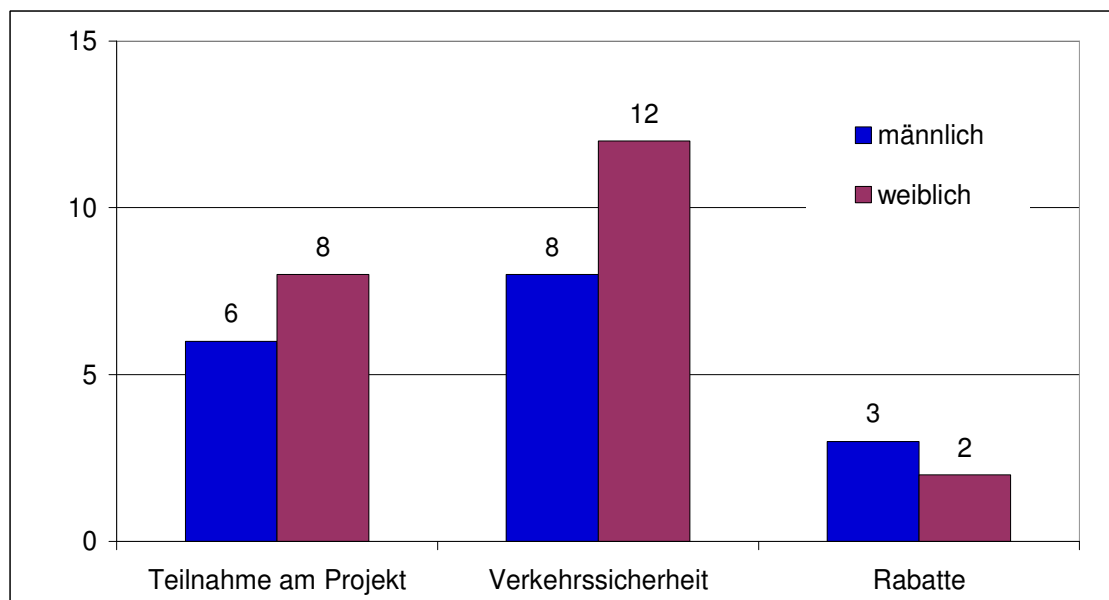


Abbildung 13 Thematische Auseinandersetzungen unter Schutzengeln (geschlechtsspezifisch)

Überwiegend wurden Verkehrssicherheitsthemen und die Teilnahme am Schutzengelprojekt an sich thematisiert, wobei Verkehrssicherheit häufiger von

weiblichen Befragten angesprochen wurde. Rabatte hatten als Gesprächsthema eher Seltenheitswert.

„Schon, als man das bekommen hat, den Brief und das alles, da schon, und dass das halt eine gute Aktion ist usw., aber jetzt nicht mehr, wo das jetzt schon so fern ist, nicht.“ (WS450024, weiblich)

„Ja, also am Anfang haben natürlich viel darüber geredet, weil natürlich jeder auch diesen Brief bekommen hat, und ja, so was ich so gehört habe, eigentlich jeder fand das immer sehr positiv, dieses Projekt, und ich wüsste auch von keinem, der das nicht angenommen hat, nachdem er angeschrieben wurde.“ (WS450027, weiblich)

„Ja, wenn wir zusammen Auto fahren oder so, die achten halt, weil die alle selber einen Führerschein haben, die achten natürlich mit auf den Verkehr, und dann sieht man ja, wenn man in irgendeine Situation kommt: ‚Ja, pass da auf!‘ Und dann weiß man, das sind Schutzengel, und dann wissen die, wie man sich zu verhalten hat, und das fand ich eigentlich relativ gut, und dadurch kommt man darauf.“ (WS450065, weiblich)

„Ja, es kam schon mal zwischendurch auf, so in der Mittagspause, wenn wir zusammensitzen, dass wir uns eben darüber unterhalten, weil momentan irgendwie jeder Führerschein macht oder damit anfängt und dann seine ersten Fahrerfahrungen eben halt preisgibt. Und dann merkt man eben halt schnell, ob eine Person das ernst nimmt mit dem Autofahren und das mit dem Alkoholkonsum dabei oder allgemein richtiges Autofahren. Oder ob er zu schnell fährt oder so was, das merkt man sehr schnell, und man ermahnt die dann immer mal so ein bisschen.“ (WS450050, männlich)

„Also, wo wir uns eingetragen haben, das kam quasi zeitgleich, weil wir alle ein Jahrgang sind, und da kam das zeitgleich, da haben wir geguckt: Machen wir das?, und war eigentlich einstimmig, dass wir das auf jeden Fall machen.“ (WS450067, männlich)

Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen

Hier wurde zum einen erfragt, ob eine Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrssicherheit bereits vor der Registrierung stattgefunden hat und in welchem Kontext diese erfolgt ist.

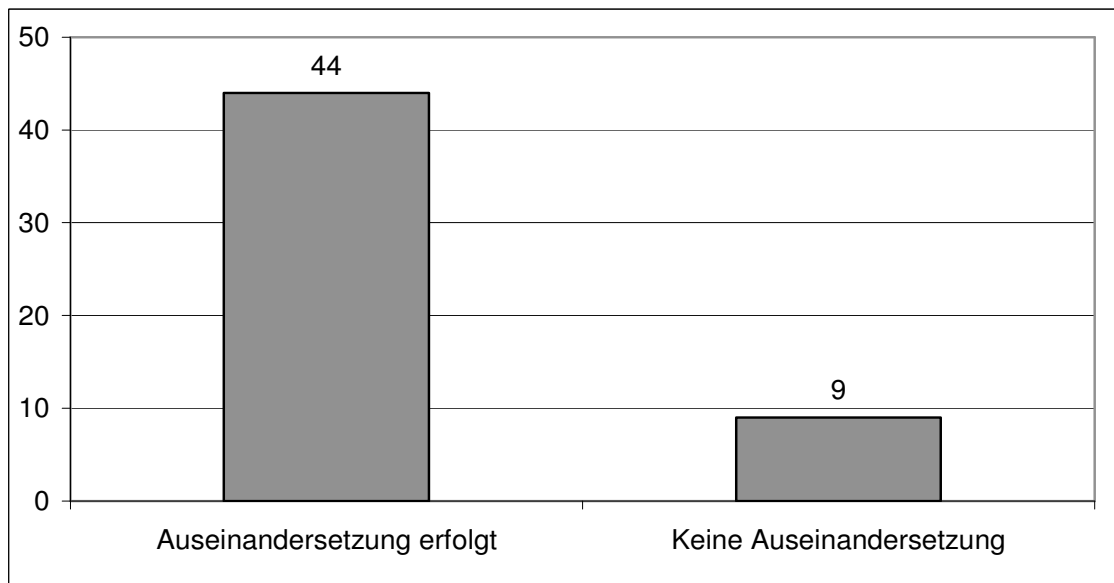


Abbildung 14 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung

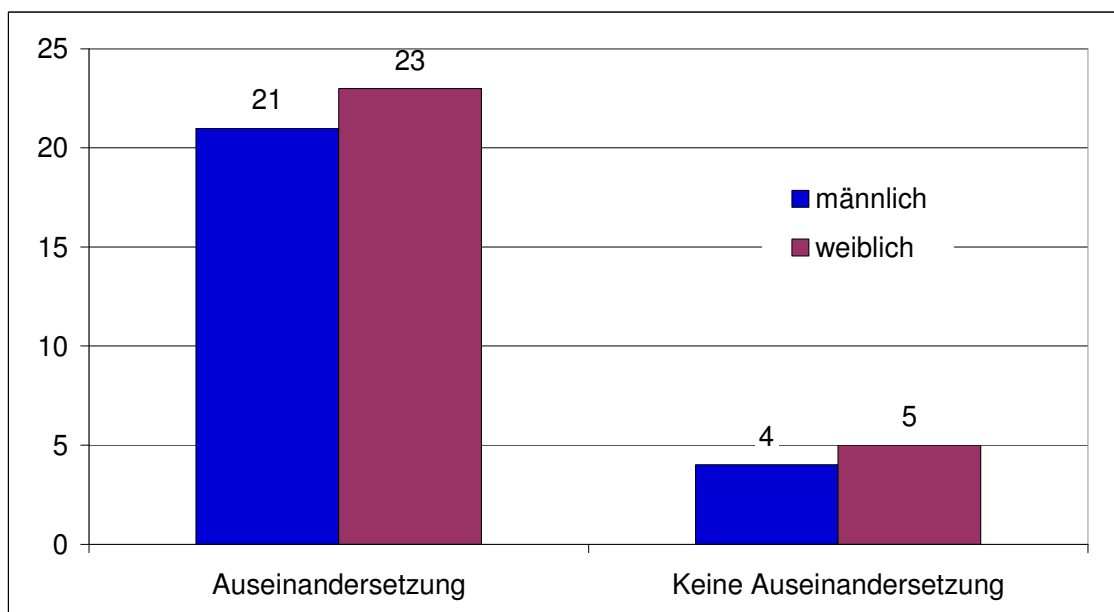


Abbildung15 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (geschlechtsspezifisch)

Die Grafiken zeigen, dass sich der weitaus überwiegende Teil der Befragten unabhängig von der Geschlechtszugehörigkeit mit Themen der Verkehrssicherheit auseinandergesetzt hat.

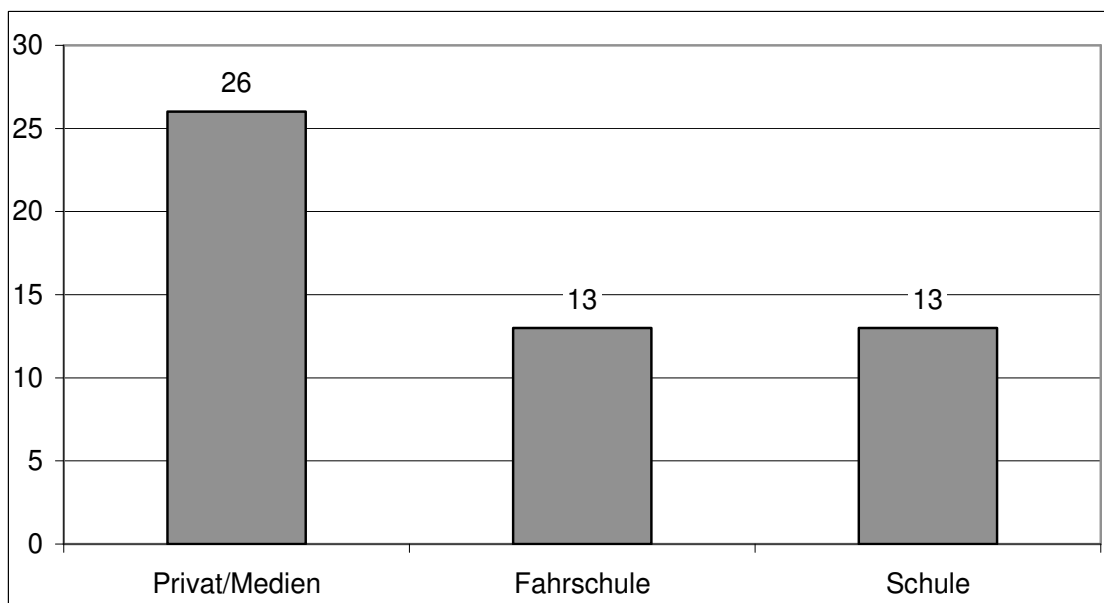


Abbildung 16 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort)

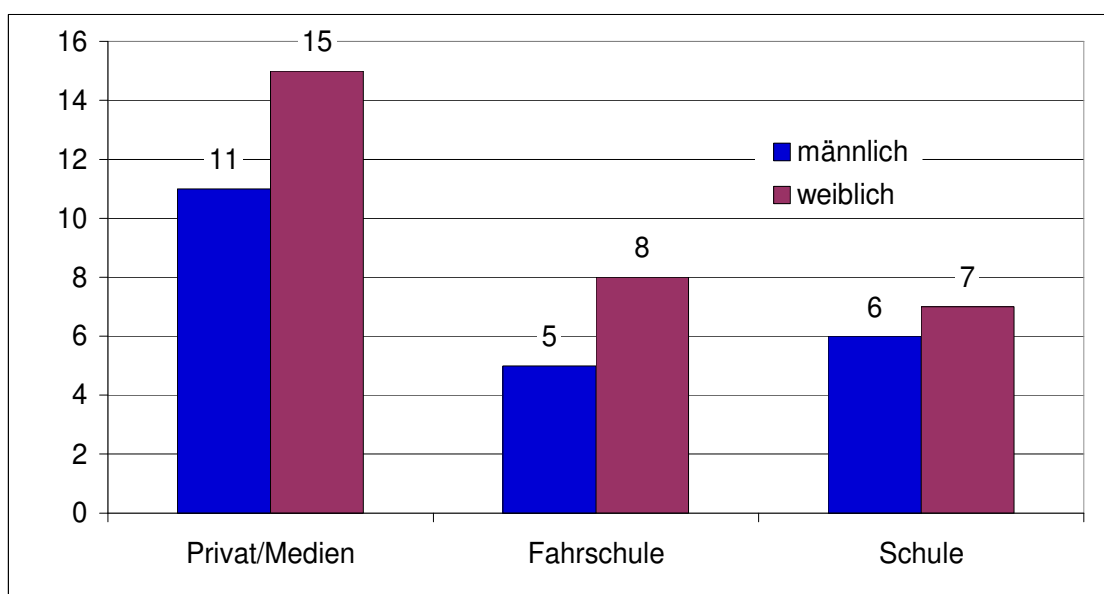


Abbildung 17 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, geschlechtsspezifisch)

Hier waren Mehrfachnennungen möglich. Auffällig ist hier, dass Auseinandersetzungen mit dem Thema Verkehrssicherheit bei doppelt so vielen Personen durch Medien, wie z.B. Zeitung, Radio oder Fernsehen, oder über den privaten Freundeskreis stattgefunden haben, als in Fahrschulen oder Schulen.

Vor dem Hintergrund mangelnder Auseinandersetzung mit Fahr- und Verkehrssicherheitsthemen in der Fahrschule ist vor allem die Frage interessant, ob

dieses Ergebnis darauf zurückzuführen ist, dass ein Teil der Befragten noch keinen Führerschein besitzt und daher noch nicht in der Fahrschule gewesen ist. Die folgende Grafik gibt darüber Auskunft. In ihr werden die Antworten derjenigen, die einen Führerschein besitzen, im Hinblick auf bestimmte Bereiche und Orte ausgewertet.

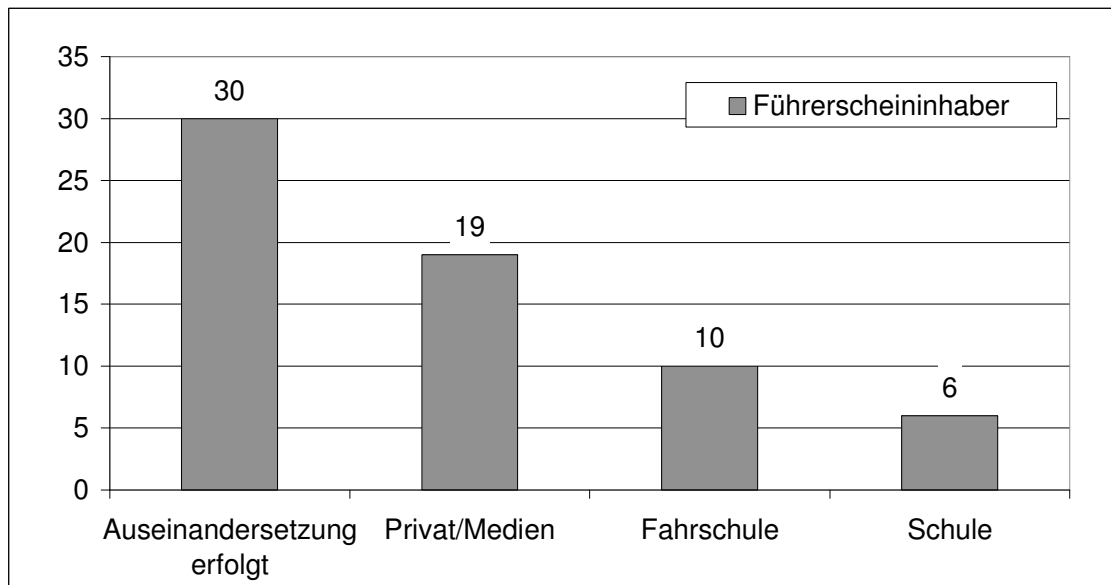


Abbildung 18 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, Führerscheinbesitz)

Diese Grafik spiegelt nahezu das in der Gesamtauswertung gezeigte Bild. Von den 30 Befragten, die im Besitz eines Führscheins sind, haben sich nahezu zwei Drittel im privaten Rahmen und durch Medien mit Verkehrssicherheitsthemen beschäftigt. Nur ein Drittel der Führerscheinbesitzer hatte dieses Thema in der Fahrschule behandelt und lediglich jeder Fünfte in der Schule.

Eine Frage, die sich angesichts dieses Resultats aufdrängt, lautet, ob im Fall der Gruppe der 20-Jährigen oder Jüngeren, die einen Führerschein besitzen und diesen in einer Zeit erworben haben, als das Schutzengelprojekt bereits angelaufen war, die fraglichen Verkehrssicherheitsthemen häufiger in der Fahrschule behandelt wurden.

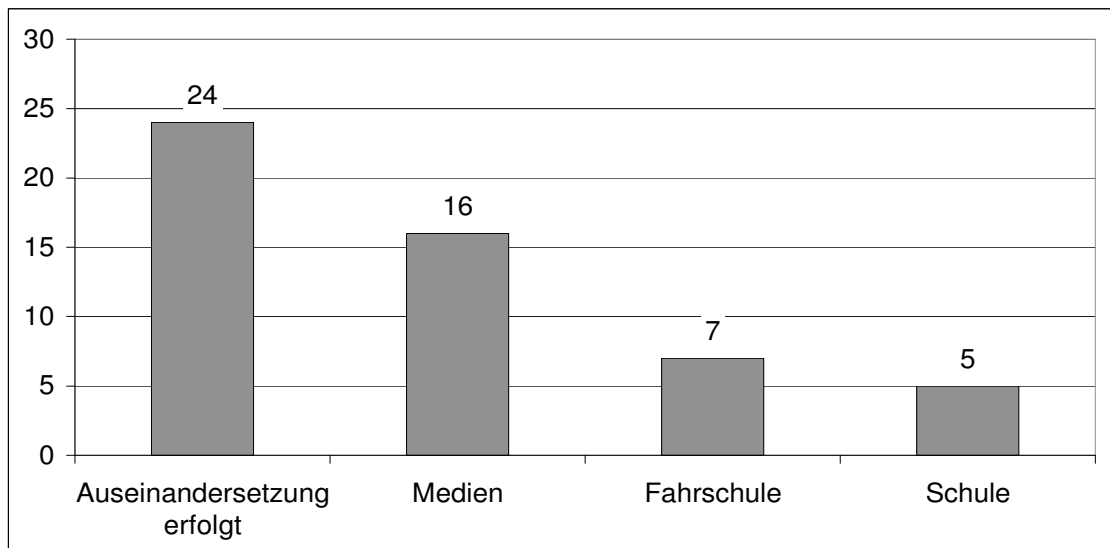


Abbildung 19 Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit vor der Registrierung (Ort, Führerscheinbesitz erst nach Anlauf des Schutzengelprojekts)

Auch hier zeigt sich weitgehend dasselbe Ergebnis wie bei der Gesamtbetrachtung und bei der Differenzierung nach Führerscheininhabern. Diejenigen Befragten, die ihren Führerschein zu einem Zeitpunkt erworben haben, zu dem das Schutzengelprojekt bereits im Kreis Gütersloh etabliert war, setzten sich ebenfalls überwiegend durch Medienberichterstattung bzw. im privaten Bereich mit Fragen der Verkehrssicherheit auseinander. Nur weniger als ein Drittel hatte in der Fahrschule Kontakt zu diesen Themen.

„Ich hatte beim Schulprojekt mitgemacht. Da konnte man zwischen verschiedenen Sachen wählen, und ich habe gewählt Verkehrssicherheit, und da sind wir unter anderem auch zum Polizeimuseum in Dortmund gefahren, und da war auch viel über Verkehr und Verkehrsunfälle, und wie man die vermeiden kann, und so.“ (WS450018, weiblich)

„Allgemein eigentlich nur dann, wenn es irgendwie in der Zeitung steht, wenn man da mal was drüber gelesen hat oder halt jetzt, während des Führerscheins, muss man sich da ja auch mit beschäftigen.“ (WS450018, weiblich)

„Also, man liest das zwar immer in der Zeitung nach dem Wochenende und macht sich auch seine Gedanken dazu.“ (WS450028, weiblich).

„Ja, halt zum Beispiel, wenn irgendein Unfall passiert ist, wie in der Zeitung, das wird dann ja berichtet, da hat man dann schon mit den Eltern drüber gesprochen.“ (WS450063, weiblich).

„Nicht wirklich, nur wenn es wirklich mal zu einem dramatischen Unfall kam und ich das mitbekommen habe. Wenn man immer wieder liest: ‚Junge Leute verunglückt!‘, oder so, ansonsten bisher nicht so wirklich, ich habe das nicht so verfolgt.“ (WS450041, männlich)

„In der Schule wurde uns darüber auch häufig berichtet, wir haben auch Filme in der Schule geguckt über Autobahnraserei, und wie halt die Polizei das behandelt, und auch mit Freunden habe ich darüber geredet, auch wegen Raserei, Anschnallen und dergleichen.“ (WS450046, männlich)

„Auseinandergesetzt eben selbst und wie durch Zeitung, Fernsehen, da sieht man das ja öfter mal.“ (WS450048, männlich)

Einstellung zu Verkehrssicherheitsthemen

In Bezug auf Einstellungen hinsichtlich des Fahrens unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und Nichtanlegen des Sicherheitsgurts wurde zum einen die Position an sich erfragt, darüber hinaus aber auch, ob diese sich durch die Teilnahme am Projekt Schutzengel verändert hat oder was den Ausschlag zu einer möglichen Änderung gegeben hat.

In diesem Zusammenhang wurden alle Antworten zunächst als nicht veränderte Einstellungen erfasst, in denen die Befragten angaben, dass sie ihre Einstellung beibehalten hätten, auch wenn sie durch das Schutzengelprojekt bestärkt worden seien. Sofern die Befragten eine Veränderung, vor allem hinsichtlich einer Verstärkung und nicht einer bloßen Bestärkung, angaben, wurde dies als Veränderung gewertet.

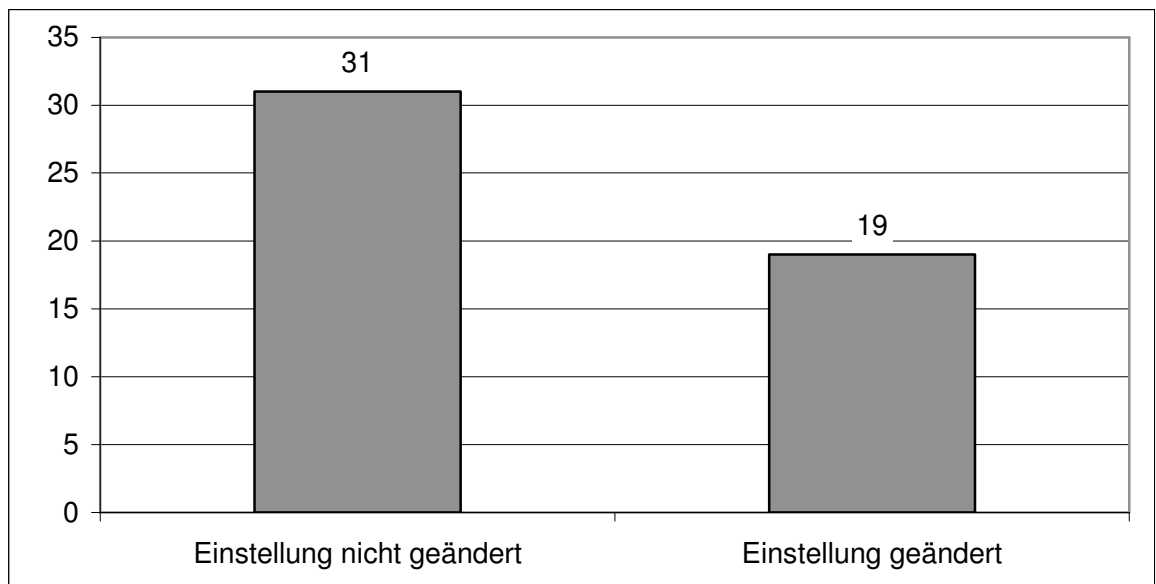


Abbildung 20 **Bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes**

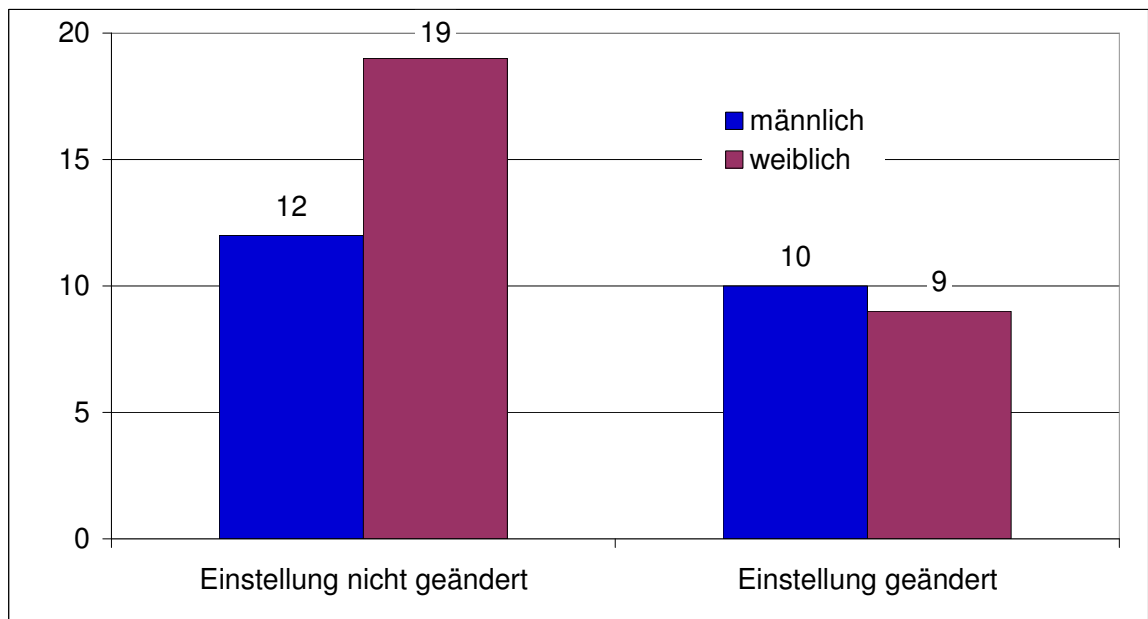


Abbildung 21 **Bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes (geschlechtsspezifisch)**

Bei den meisten der Befragten kam es scheinbar nicht zu einer Änderung der Einstellung durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt. Jedoch wurden bloße Bestätigungen der bereits bestehenden sehr positiven Einstellung gegenüber Verkehrssicherheitsthemen nicht als Änderungen erfasst, sondern nur dann als solche gewertet, wenn tatsächlich eine Veränderung angegeben wurde. Dennoch: Dieses Ergebnis korrespondiert mit den vorangegangenen Ergebnissen, die zeigen, dass die Schutzengel überwiegend außerhalb institutioneller Zusammenhängen eine Sensibilität für Fragen der Verkehrssicherheit erworben haben.

„Weil ich vorher auch schon sehr dagegen war.“ (WS450027, weiblich)

„Die war vorher so, dass ich es nicht für gut befinde, und die ist jetzt so.“ (WS450048, männlich)

„Also, die Einstellung war immer gleich, aber dadurch, dass man sich noch mehr damit beschäftigt und auch mit anderen noch mehr darüber redet und anderen versucht, das klarzumachen, ist einem das selber auch noch bewusster.“ (WS450060, weiblich)

„Sie ist einfach nur vielleicht noch ein bisschen intensiver geworden.“ (WS450020, weiblich)

Wenn Einstellungsänderungen vermerkt wurden, dann war es vor allem die Teilnahme am Schutzengelprojekt, die diese bewirkt hat.

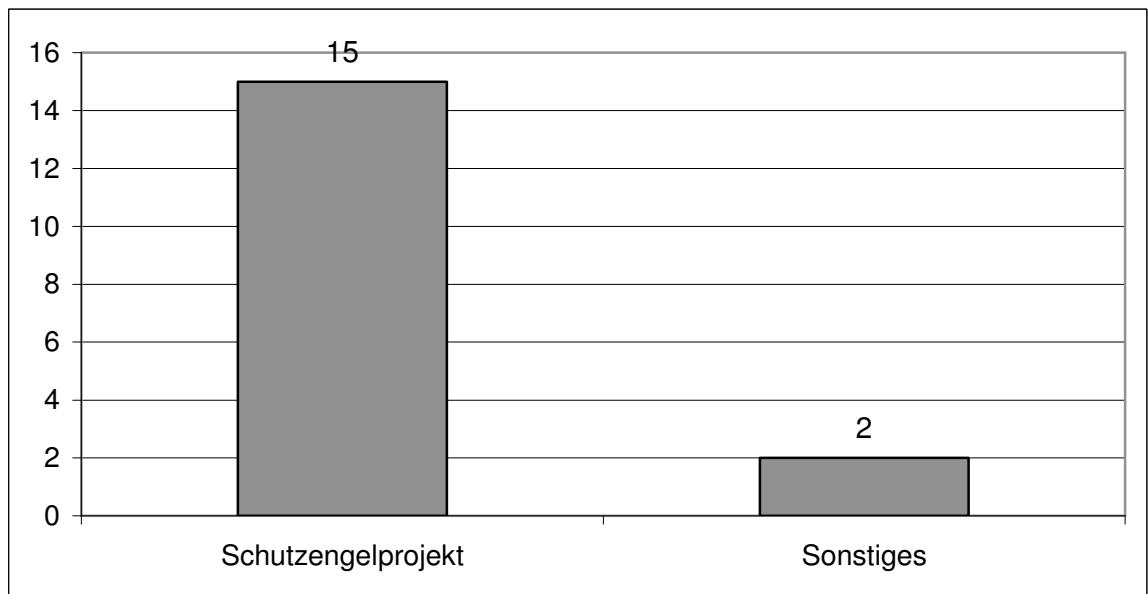


Abbildung 22 Ursachen für bedeutende Einstellungsänderungen im Kontext des Projektes

Die in der Rubrik „Sonstiges“ gemachten Angaben beziehen sich darauf, dass die/der Befragte derzeit selbst den Führerschein macht und sich daher vermehrt mit diesen Themen auseinandersetzt bzw. dass die Befragte/den Befragten ein sehr schwerer Verkehrsunfall im Kreisgebiet und die damit verbundene Berichterstattung in den Medien zum Nachdenken bewog.

„Ja, man ist ja dann noch vorsichtiger, weil man weiß, dass sogar so ein Projekt nötig ist, dass man vom Rasen abgehalten wird und dass zu viele rasen.“ (WS450016, weiblich)

„Also, ich weiß nicht, das kam irgendwie wegen der Karte. Ich weiß nicht, dann hat man so ein Verantwortungsgefühl, auf jeden Fall. Man hat sich da angemeldet, und man denkt sich: Ja, jetzt bin ich so ein Schutzengel, und jemand weiß, dass du so eine Karte hast, und wenn du das nicht tust, quasi den anderen davor zu schützen, betrunken Auto zu fahren! – Ich weiß nicht. Ich finde, das ist wegen der Karte, wegen dem ganzen Projekt irgendwie.“ (WS450040, männlich)

„Also, man weiß es natürlich immer, dass es schlecht ist, alkoholisiert Auto zu fahren, aber man hat schon irgendwie das Gefühl, also, nicht dass man sich dafür einsetzen muss, aber man fühlt sich schon ein bisschen mehr dazu gefordert.“ (WS450061, männlich)

„Ich denke mal, das Projekt hat einen erst mal so in diese Nähe gebracht: Guck mal, hier im Straßenverkehr läuft es nicht immer ordentlich! Vorsichtig!“ (WS450033, männlich)

Überzeugung, als Schutzengel wirksam einschreiten zu können

Die Überzeugung der Befragten in puncto Wirksamkeit des eigenen Einschreitens als Schutzengel ist Gegenstand dieses Abschnitts, die Frage also, ob sie glauben, dass sie als Schutzengel tatsächlich erfolgreich im Sinne des Projekts einschreiten oder auf das Verhalten eines anderen Einfluss nehmen können.

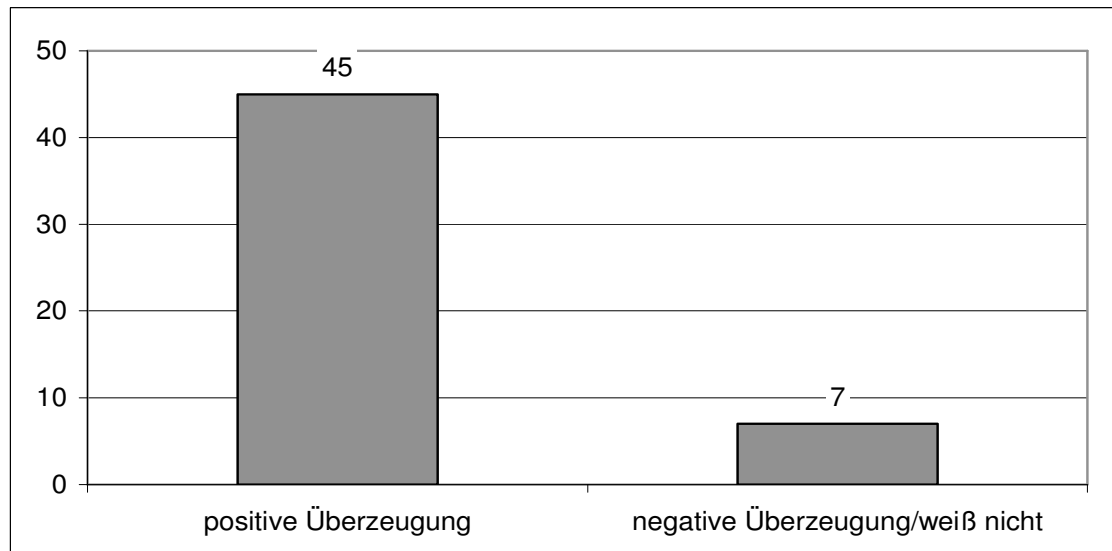


Abbildung 23 **Wirksamkeitsüberzeugung als Schutzengel**

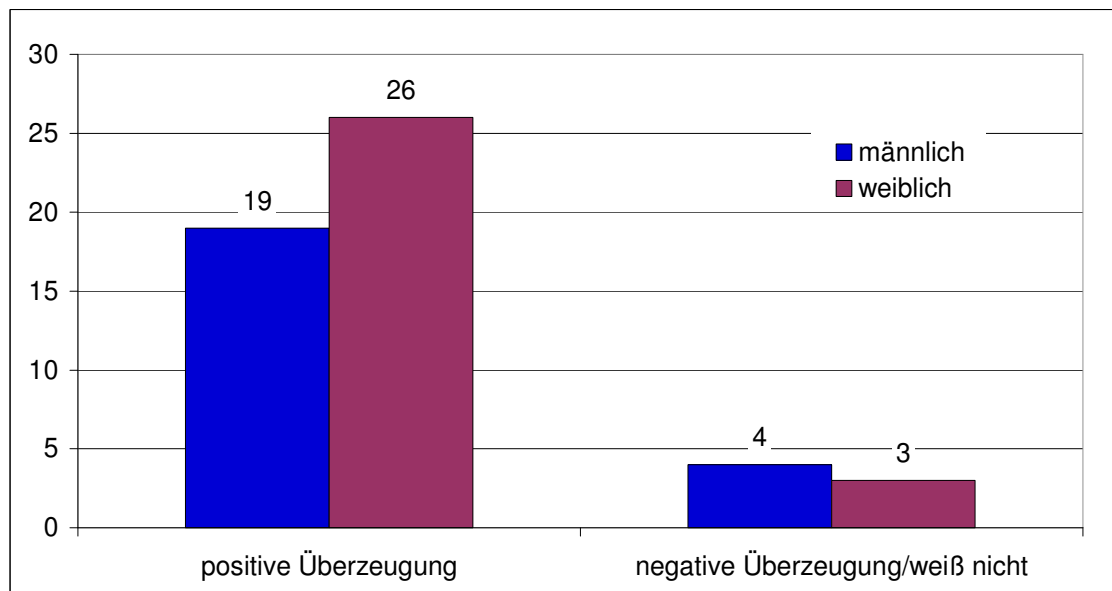


Abbildung 24 **Wirksamkeitsüberzeugung als Schutzengel (geschlechtsspezifisch)**

Die Überzeugung, als Schutzengel erfolgreich das Handeln eines anderen beeinflussen zu können, ist bei nahezu allen Befragten vorhanden.

„Ich glaube, im kleinen Rahmen bestimmt, und je mehr es gibt, desto mehr kann man da auch machen.“ (WS450018, weiblich)

„Ich glaube, vielleicht in manchen Situationen, so nach einer Party oder so, wenn irgendwer irgendwo einsteigen will, und ich weiß, dass derjenige was getrunken hat, dann kann ich ruhig sagen: ‚Fahr da lieber nicht mit. Fahr ruhig mit mir mit. Ich werde nichts trinken!‘, und dann, glaube ich, wird das auch klappen.“ (WS450063, weiblich)

„Ja, ich denke schon. Ich kann schon ziemlich überzeugend sein. Dann sage ich so: ‚Ey, vor kurzem war ein Unfall, Alkohol und Raserei waren wieder mit im Spiel!‘ Und deswegen sage ich dann: ‚Hey, ich mache mir Sorgen, dass mit dir auch irgendwann mal was passiert. Also, halt dich lieber an die Regeln usw. Es hat alles nur Vorteile für dich, alles nur Vorteile!‘, so was in der Art.“ (WS450032, männlich)

„Auf jeden Fall. Also, vor allem als Beifahrer bei Freunden, wenn die dann wirklich mal zu schnell fahren oder so, also alkoholisch fahren, lasse ich die sowieso nicht, das ist klar, da habe ich auch schon des Öfteren mal einem die Schlüssel wegnehmen müssen, aber ansonsten, wenn sie zu schnell fahren halt.“ (WS450039, männlich)

„Teilweise auf jeden Fall. Manche lassen sich natürlich nicht so wirklich belehren, aber doch zum größten Teil kann man da schon was einwirken.“ (WS450042, männlich)

„Ja, kann man schon. Also, wenn man die Leute besonders persönlich so kennt und ihnen das halt vernünftig erklärt, wird das auch schon positiv sich verändern.“ (WS450052, männlich)

Ausübung eines Ehrenamtes

Ein weiterer Aspekt, der bei der Befragung angesprochen wurde, war die Frage, ob der befragte Schutzengel selbst oder ein Mitglied seiner Familie ein Ehrenamt ausübt oder ausgeübt hat. Wurde dies bejaht, schloss sich dem die Frage nach der Art der ausgeübten ehrenamtlichen Tätigkeit an. Bei den Antworten waren Mehrfachnennungen möglich, wenn die Befragten angegeben hatten, dass sie und ein Mitglied der Familie ein Ehrenamt ausübten. Nahm niemand in der Familie ein Ehrenamt wahr, also weder der Befragte selbst noch ein Familienmitglied, so wurde dies als „kein Ehrenamt“ erfasst.

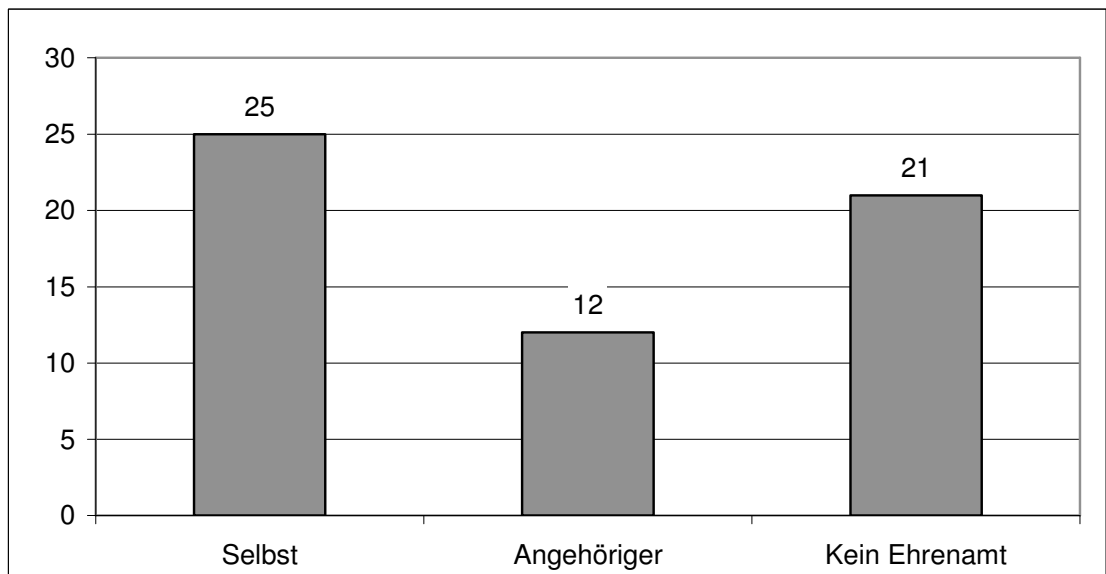


Abbildung 25 Ehrenamtliche Tätigkeit

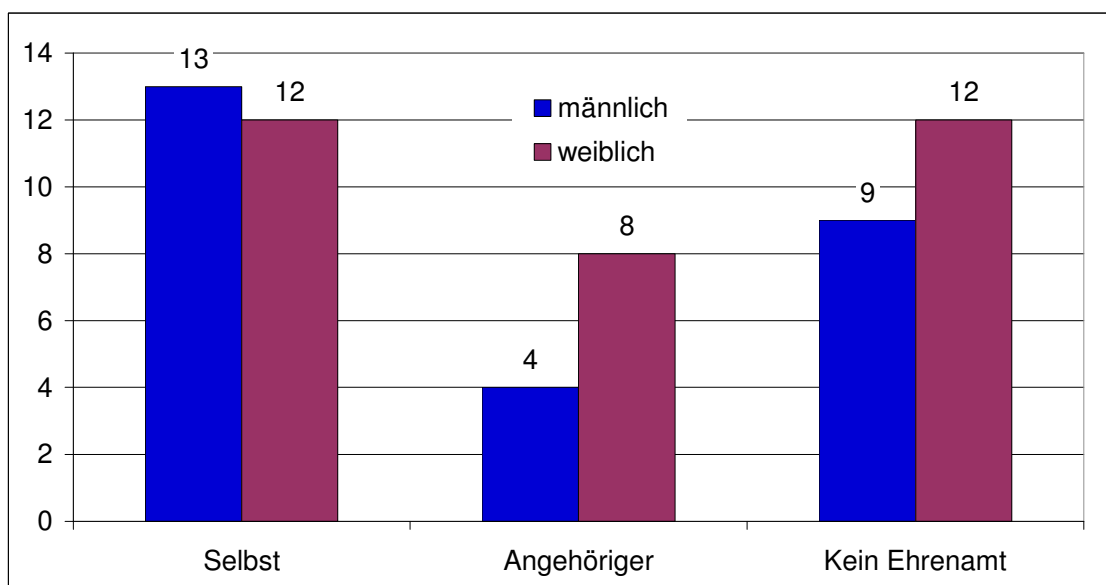


Abbildung 26 Ehrenamtliche Tätigkeit (geschlechtsspezifisch)

Es übten mehr Schutzengel ein Ehrenamt aus, als ihre Familienmitglieder. In drei Fällen wurde angegeben, dass sowohl ein Angehöriger als auch der Befragte selbst eine ehrenamtliche Tätigkeit ausüben. Zusammen mit ehrenamtlich tätigen Familienangehörigen übersteigt diese Zahl diejenigen, die keinerlei ehrenamtlicher Tätigkeit nachgehen nahezu um das doppelte. Dabei liegt die Anzahl der männlichen ehrenamtlich Tätigen leicht höher als die der weiblichen. Die Arten der Ehrenämter sind

recht unterschiedlich, sowohl hinsichtlich des Ortes als auch hinsichtlich der konkret ausgeübten Tätigkeit.

„Ich bin beim CVJM. Da bin ich ehrenamtlicher Mitarbeiter. Interviewer: Was machen Sie da? Befragte: Hauptsächlich im Moment Kinder betreuen, also mit denen einen Nachmittag verbringen, zusammen spielen oder so.“ (WS450014, weiblich)

„Ich bin bei der DLRG und trainiere Kinder.“ (WS450026, weiblich)

„Ja, ich selber bin Jugendleiterin im Schützenverein und habe dann eine kleine Gruppe Kinder oder Jugendliche so im Alter von acht bis 15 Jahren unter mir, mit denen man dann auch außerhalb des Schießens noch verschiedene Sachen macht und für die man dann auch als Ansprechpartner gilt.“ (WS450026, weiblich)

„Ich habe halt schon mehrere Praktika gemacht, darunter auch im Altenheim und halt immer unentgeltlich.“ (WS450035, weiblich)

„Ich bin in einer Kirchengruppe als Jugendleiter.“ (WS450046, männlich)

„Ja, also ich bin Jugendgruppenleiter, fahre auf Ferienfreizeiten mit, und ich betreue Jugendgruppen.“ (WS450067, männlich)

„Ich bin bei der Diakonie.“ (WS450038, männlich)

Inanspruchnahme von Rabatten

Die Rabatte, die es für Schutzengel gibt, sind ein zentraler Bestandteil der Projektstruktur. So wurde zunächst in Erfahrung gebracht, wie viele Schutzengel die Möglichkeit der Inanspruchnahme derartiger Vergünstigungen in der Vergangenheit genutzt haben. Auch die Häufigkeit der Nutzung von Rabatten wurde erfragt, ebenso wie die Art des Rabatts. Daran schloss sich die Frage an, wie die Möglichkeit, dass Vergünstigungen genutzt werden können, bewertet wird.

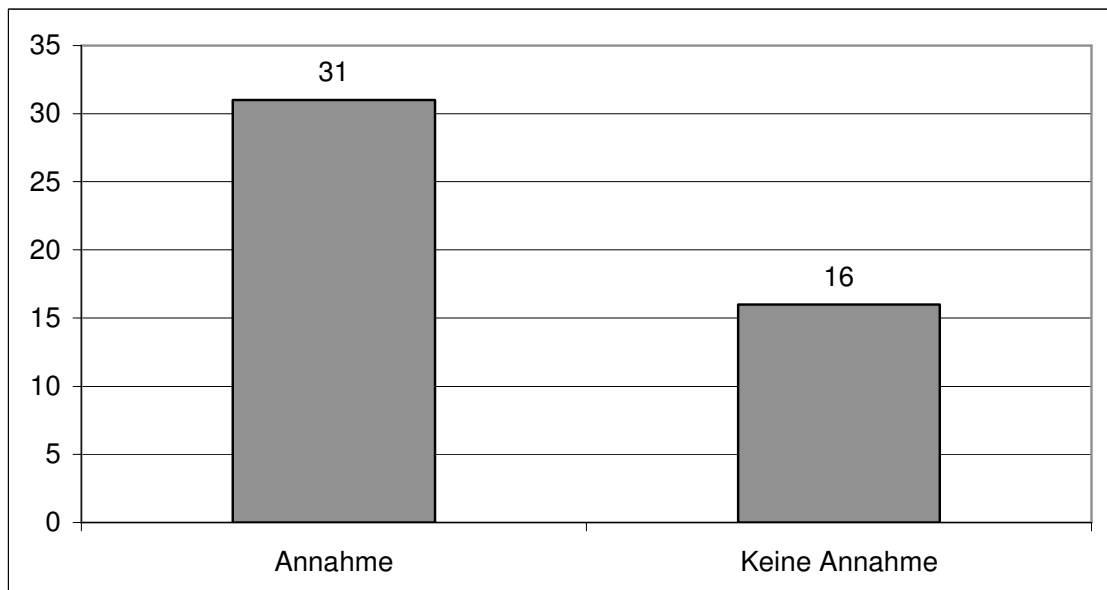


Abbildung 27 Nutzung von Rabatten

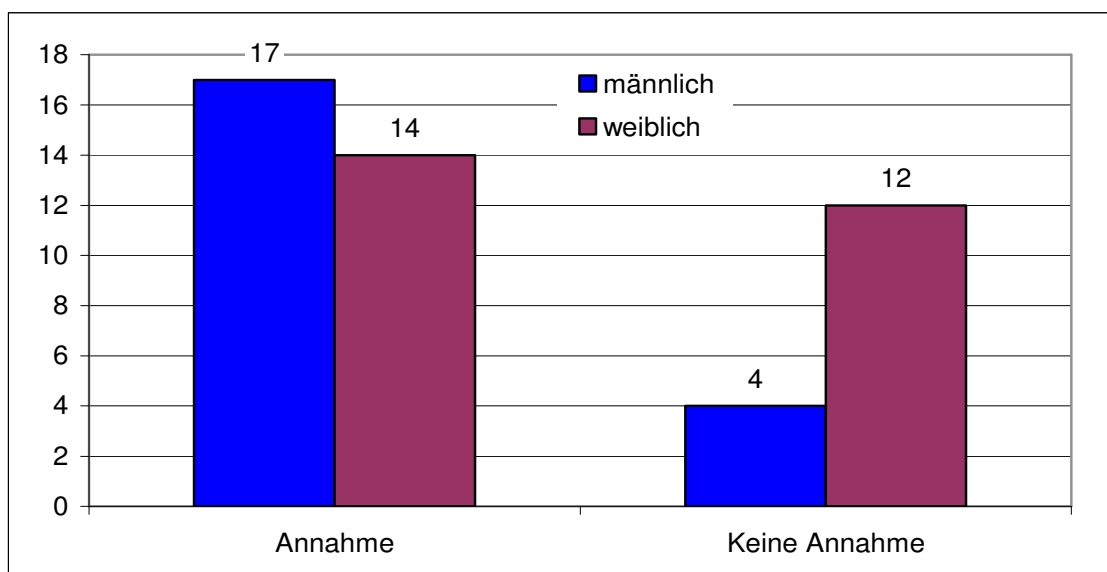


Abbildung 28 Nutzung von Rabatten (geschlechtsspezifisch)

Fast doppelt so viele der Befragten hatten Rabatte genutzt, als nicht genutzt. Dabei waren es etwas mehr männliche Befragte, die die Rabatte bereits in Anspruch genommen hatten. Unter denjenigen Schutzengeln, die noch keine Rabatte genutzt hatten, war nur ein Drittel männlichen Geschlechts. In Bezug auf die Rabatte waren es also eher die jungen Frauen, die noch keine Vergünstigungen in Anspruch genommen hatten. Hinsichtlich der Häufigkeit der Annahme zeigt sich deutlich, dass die Rabatte überwiegend selten bzw. erst einmal in Anspruch genommen wurden.

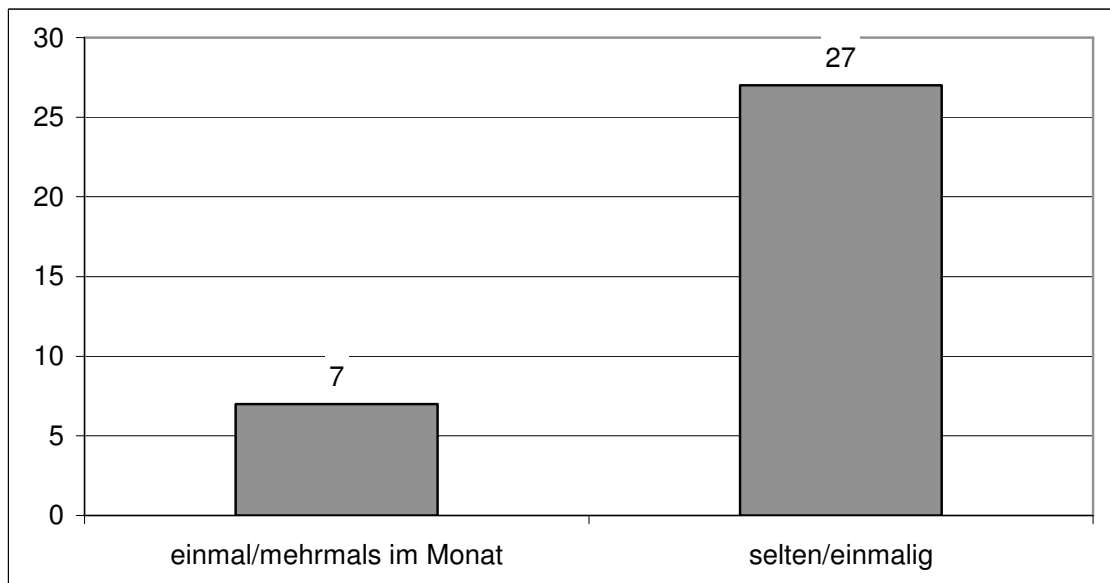


Abbildung 29 Häufigkeit der Nutzung von Rabatten

Hinsichtlich der Favoriten unter den Rabatten zeichnet sich ein eindeutiges Bild ab.

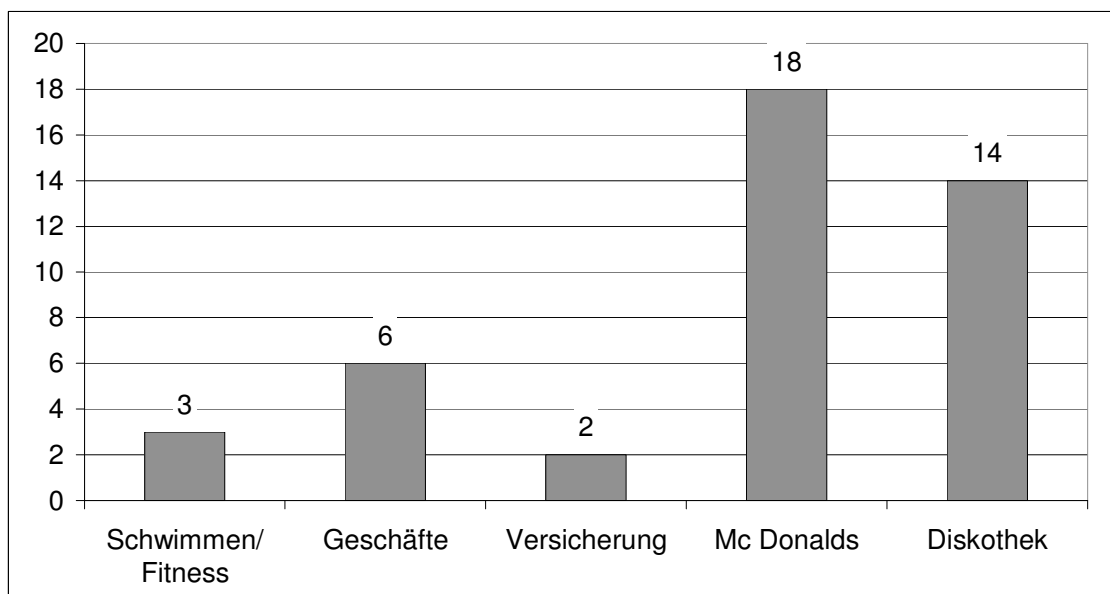


Abbildung 30 Art der angenommenen Rabatte

Bevorzugt werden vor allem McDonalds, wo es ein eigenes „Schutzengelmenue“ gibt, und das Freigetränk in der Diskothek.

Ein eindeutiges Bild ergibt sich im Hinblick auf die Frage, wie die Möglichkeit, dass durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt Rabatte eingeräumt werden, bewertet wird.

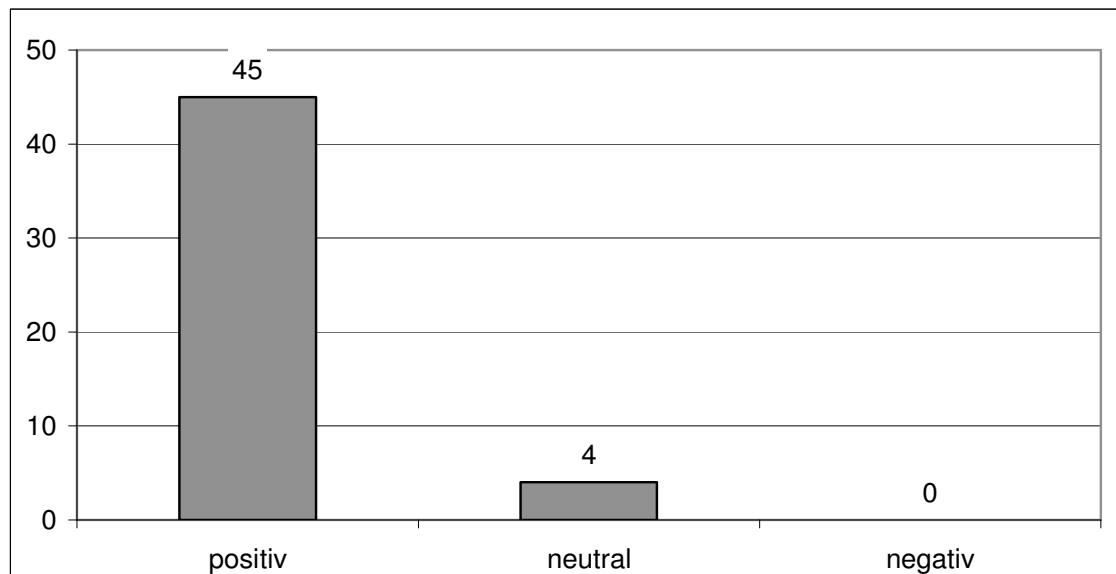


Abbildung 31 Beurteilung der Rabatte

Keiner der Befragten wertete diese Möglichkeit negativ, lediglich vier Schutzengel standen der Gelegenheit zu Vergünstigungen neutral gegenüber. Nahezu alle äußerten sich positiv über das Angebot der Rabatte.

„Also, ich finde das schon ganz gut, weil es auch an den Stellen ist, wo es auch angebracht ist. Also zum Beispiel für Jugendliche, dass man in Diskotheken billiger reinkommt oder zum Beispiel beim shoppen Rabatte kriegt.“ (WS450014, weiblich)

„Also, ich finde das schon gut. Das ist dann ja auch so das Verlockende daran, dass man das dann macht.“ (WS450017, weiblich)

„Ich finde das total in Ordnung, weil wir setzen uns ja auch ein dafür, dass es nicht mehr Unfälle gibt und so, und dann finde ich das mal so einen guten Austausch dagegen.“ (WS450022, weiblich)

„Also, ich finde das eigentlich eine ganz gute Sache, weil, also, ich kann mir vorstellen, dass es manche Leute irgendwie so ein bisschen dazu verleitet, dann doch eher da einzusteigen und sich dann vielleicht auch ein bisschen dafür einzusetzen oder so. Also, könnte ich mir vorstellen.“ (WS450029, weiblich)

„Finde ich sehr gut. Das ist eine super Anerkennung, und das spornt auch weiter an, unter anderem da mitzumachen. Leider konnte ich es noch nicht nutzen, weil ich immer dann nach dem Einkauf erst festgestellt habe, dass dieser Laden dann auch da mit involviert ist.“ (WS450041, männlich)

„Das ist grundsätzlich, denke ich mal, gut, um Leute darauf aufmerksam zu machen, dass sie auch was davon haben zu helfen. Und um Leute eben für dieses Projekt zu interessieren. Das könnte für einige Jugendliche erst mal der Hauptgrund sein, daran teilzunehmen, aber dann wird man ja auch mit dem Thema konfrontiert, und man beschäftigt sich damit, und ich denke mal, dann wird einigen Leuten... Vielleicht gibt es immer noch welche, die das nur der Vergünstigungen wegen machen, aber anderen wird

dann sicherlich auch auffallen, wie viel Sinn das macht und wie wichtig das ist.“ (WS450047, männlich)

„Ja, das finde ich ganz gut, weil man hat ja so eine kleine Entschädigung dafür, dass man etwas Ehrenamtliches macht, und da hat man eben die Chance, das ausgeglichen zu bekommen, weil heutzutage sagen sehr wenige Menschen für die ehrenamtliche Arbeit ‚danke‘, aber wenn es kommt, dann kommt es meistens groß und richtig, beispielsweise eben halt durch dieses Schutzengelprojekt.“ (WS450050, männlich)

„Ja, ist eigentlich der wesentliche Anreiz, sage ich auch mal ganz ehrlich, am Anfang teilzunehmen.“ (WS450059, männlich)

8.2 Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts

In diesem Bereich der Befragung wurden zunächst Erfahrungen mit gefährlichen Straßenverkehrssituationen abgefragt, wie sie durch das Schutzengelprojekt verhindert werden sollten. Neben der Schilderung der Situation wurden auch die eigenen Gefühle, die das Erleben dieser Situation bei dem Befragten ausgelöst hat, angesprochen.

Dem schloss sich die Frage an, ob schon einmal als Schutzengel eingeschritten wurde. Dieser Teil des Interviews gliedert sich in drei optionale Fragen, je nachdem, ob der Befragte schon als Schutzengel eingeschritten ist, bewusst eine Entscheidung gegen ein Einschreiten getroffen wurde oder noch keine Gelegenheit zum Handeln hatte, dieses jedoch bereits antizipiert hat. In diesen Fällen wurde dann die Stimmung im Moment des Einschreitens erfragt, die eigenen Gefühle, die Reaktion des Angesprochenen und Umstehender sowohl in der Situation als auch im Nachhinein.

Alle Befragten wurden gebeten, sich vorzustellen, was einen jungen Fahrer dazu bringen mag, zu schnell zu fahren oder sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen ans Steuer zu setzen. Gefragt wurde auch danach, bei welcher Person ein Einschreiten leichter bzw. schwerer fallen würde: bei Freunden, Fremden oder Bekannten, und was die Gründe für diese Unterscheidung seien. Auch der Grad der individuell empfundenen Verpflichtung zum Einschreiten wurde thematisiert, bevor vier Aussagen zum Thema Anspruch auf Hilfeleistung zu bewerten waren.

8.2.1 Vorab erlebte verkehrsgefährdende Situationen

An dieser Stelle wurde ermittelt, inwieweit die Befragten bereits vor der eigenen Teilnahme am Schutzengelprojekt eigene oder über nahestehende Dritte mitgeteilte Erfahrungen mit Verkehrsgefährdungssituationen gemacht und wie sie sich in diesen Situationen gefühlt haben.

Erleben einer verkehrsgefährdenden Situation

Bei der Befragung wurde differenziert zwischen einer Situation, in der der Befragte selbst anwesend war, und einer solchen, von der er aus den Medien erfahren hatte oder von der ihm im persönlichen Gespräch berichtet wurde. Hatte ein befragter Schutzengel weder eine gefährliche Situation erlebt noch davon bewusst erfahren, so wurde dies als „nicht erlebt“ erfasst.

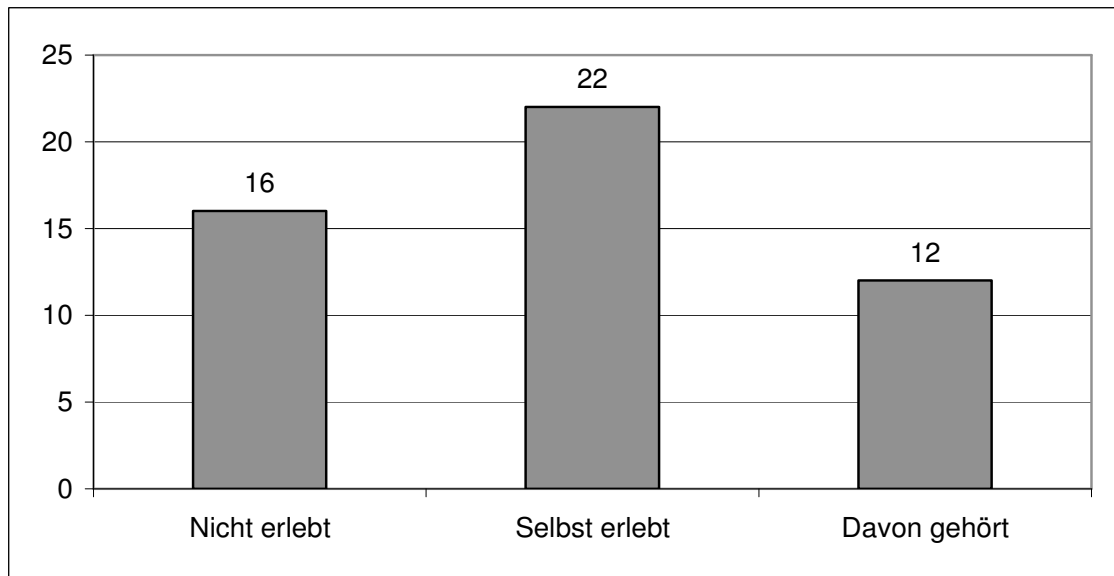


Abbildung 32 **Eigenes oder fremdberichtetes Erleben einer verkehrsgefährdenden Situation**

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten hatte im Vorfeld der Registrierung als Schutzengel schon einmal Erfahrungen mit einer Situation gemacht, wie sie durch das Projekt verhindert werden soll. Knapp ein Viertel hatte keine derartigen Vorerfahrungen, und jeder Fünfte hatte über ihm nahestehende Personen darüber gehört.

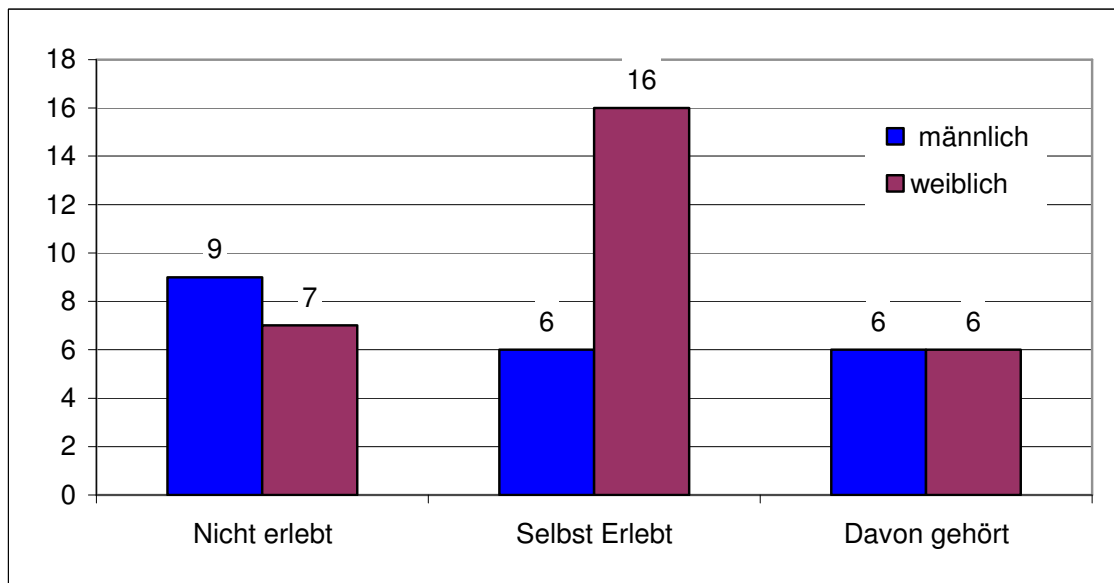


Abbildung 33 Eigenes oder fremdberichtetes Erleben einer verkehrsgefährdenden Situation (geschlechtsspezifisch)

Während bei den Befragten, die selbst noch keine verkehrsgefährdende Situation miterlebt hatten, und denjenigen, die davon gehört hatten, ohne selbst dabei gewesen zu sein, keine größeren geschlechtsspezifischen Unterschiede bestehen, zeigt sich im Bereich des selbst Erlebten ein deutlicher Geschlechterunterschied. Junge Frauen gaben nahezu dreimal häufiger an, bereits im Vorfeld des Schutzengelprojekts eine verkehrsgefährdende Situation erlebt zu haben.

Gefühle in der selbst erlebten Situation

Die befragten Schutzengel berichten hinsichtlich selbst erlebter Situationen über Gefühle, die durch verkehrsgefährdendes Verhalten ausgelöst wurden.

„Als ich im Auto saß, hatte ich natürlich schon ein bisschen Bedenken, sogar starke Bedenken, und dann fühlt man sich natürlich auch ein bisschen unbeachtet, so, als ob man gegen eine Wand anredet.“ (WS450016, weiblich)

„Ja, das ist immer schwierig. Wenn die schon so angetrunken sind, dann werden die auch meistens so aggressiver und so was. Schwierige Situation, also, da hat man so ein bisschen Angst oder so.“ (WS450024, weiblich)

„Das war schon ganz schön heftig. Also, ich habe das auch gar nicht wirklich so mitbekommen. Ich habe gerade so zur Seite rausgesehen, und dann habe ich nur gesehen, wie der sich vor uns überschlagen hat, und ja, das war schon erst mal ein ganz schöner Schock. Also, wir saßen da im Auto erst mal alle, und keiner wusste, was er machen sollte.“ (WS450027, weiblich)

„Also, das war irgendwie so ein bisschen, man weiß halt gar nicht, was da in dem Moment passiert, weil das halt alles so schnell geht, und man selber kann ja nichts machen, irgendwie auf die Bremse treten, oder man kann auch schlecht aussteigen in dem Moment, und man selber ist ja nicht der Fahrer, und wenn man merkt, dass der Fahrer am Schleudern des Autos auch noch Gefallen findet, ist das nicht so toll, weil man halt selber nicht eingreifen kann. Also, man fühlt sich ziemlich hilflos.“ (WS450031, weiblich)

„Also, ich sage mal so, wenn ich vorne sitze und sehe, dass jemand so aggressiv fährt, ich mag das nicht.“ (WS450040, männlich)

„Es war ein mulmiges Gefühl. Ich muss sagen, auch wenn jetzt irgendwas passiert, nur eine Kleinigkeit, und meinte Eltern wüssten, dass ich das, und ich weiß halt auch die Einstellung meiner Eltern dazu, und die stehen da auch hinter und sagen immer: ‚Kein Alkohol am Steuer!‘.“ (WS450050, männlich)

Gefühle in berichteten verkehrsgefährdenden Situationen

Die Gefühle anlässlich Medienberichterstattungen über verkehrsgefährdendes Verhalten junger Fahrer sind Unverständnis und Ärger.

„Also, ich war schon einerseits sauer auf die beiden, dass die da noch gefahren sind, aber auf eine andere Freundin auch, weil die meinte erst, sie könnten da schlafen, aber dann auf einmal doch nicht, und erst, wo die gesehen hat, dass die schon Slalom vom Hof gefahren sind, da hat sie angerufen, dass die doch da schlafen können, aber das hat sie am Telefon nicht gehört.“ (WS450025, weiblich)

„Und auch wenn man die selber nicht so kennt, beschäftigt einen das trotzdem und nimmt einen auch trotzdem dann irgendwie mit. Ja, da beschäftigt man sich dann schon so mit.“ (WS450060, weiblich)

„Ich musste lachen. (Aber nicht, weil du amüsiert warst?) Nein, über die Dummheit von dem Fahrer und auch teilweise über die des Beifahrers.“ (WS450070, männlich)

„Da geht es ja auch einem schon schlecht. Man fragt: Warum kann das passieren? Warum macht man das einfach so? Warum hält man sich nicht an die Vorschriften oder so?“ (WS450046, männlich)

8.2.2 Eigenes Handeln als Schutzengel

Der Teil des Interviews, der sich mit dem tatsächlichen oder antizipierten Einschreiten als Schutzengel befasst, bildet einen inhaltlichen Schwerpunkt der Befragung. Entsprechend dezidiert und inhaltstief wurden die geschilderten Situationen erfasst.

Insgesamt waren drei mögliche (Antwort-) Optionen vorgesehen: das tatsächlich erfolgte Einschreiten, die bewusste Entscheidung gegen ein Einschreiten und schließlich auch das antizipierte Einschreiten, wenn sich bis zum Befragungszeitpunkt noch keine Situation ergeben hatte, die dieses erfordert hätte.

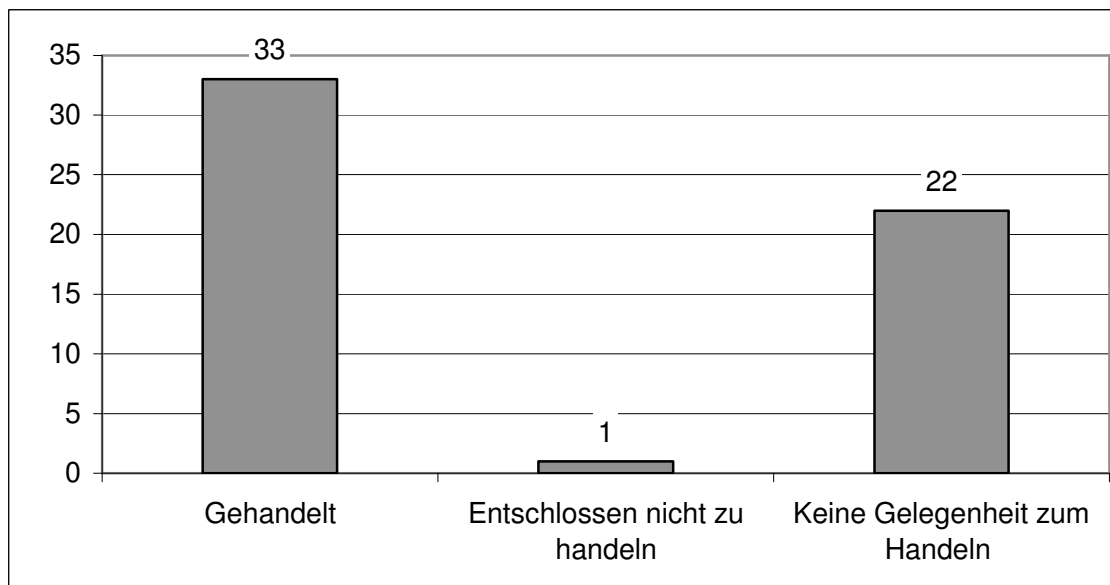


Abbildung 34 Bewusstes Einschreiten oder Nichthandeln in einer konkreten Situation bzw. bislang ohne Gelegenheit zum Handeln

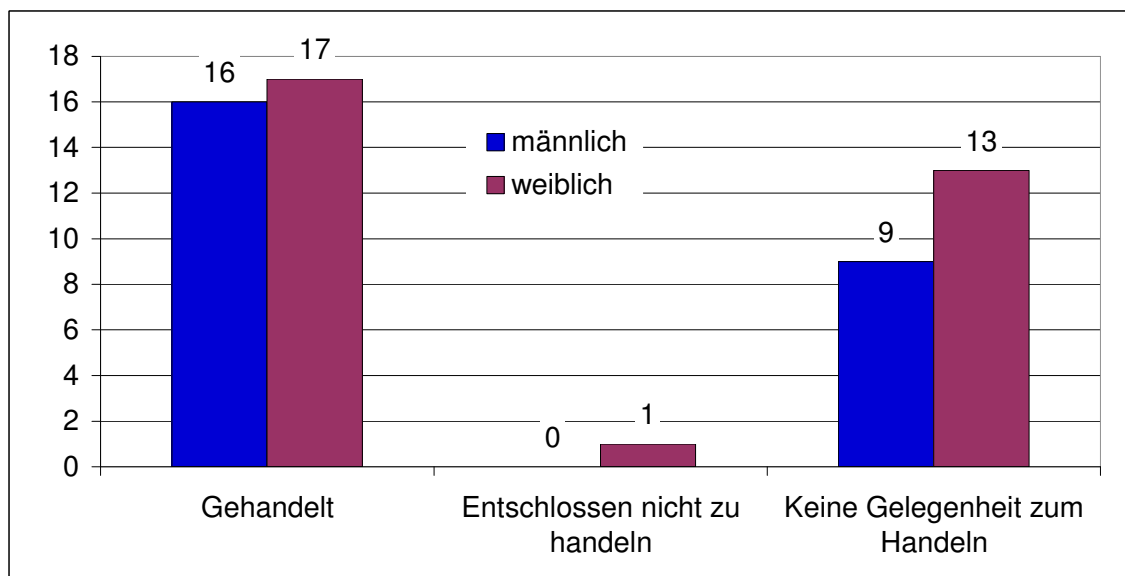


Abbildung 35 Bewusstes Einschreiten oder Nichthandeln in einer konkreten Situation bzw. bislang ohne Gelegenheit zum Handeln (geschlechtsspezifisch)

Mehr als die Hälfte aller Befragten berichtete, bereits einmal als Schutzengel eingeschritten zu sein. Lediglich eine Befragte hatte sich bewusst entschlossen, in einer verkehrsgefährdenden Situation nicht einzuschreiten.

Von den Befragten, die bislang keine verkehrsgefährdende Situation erlebt hatten, hatten sich alle jedoch bereits vorab gedanklich damit auseinandergesetzt. Auch ihr

eigenes Handeln in dieser angenommenen Situation hatten sie bereits im Vorfeld grob reflektiert.

Bereits als Schutzengel eingeschritten

Insgesamt berichteten 33 Schutzengel, während der Teilnahme am Projekt schon einmal eingeschritten zu sein, 16 von ihnen waren männliche, 17 weibliche Schutzengel.

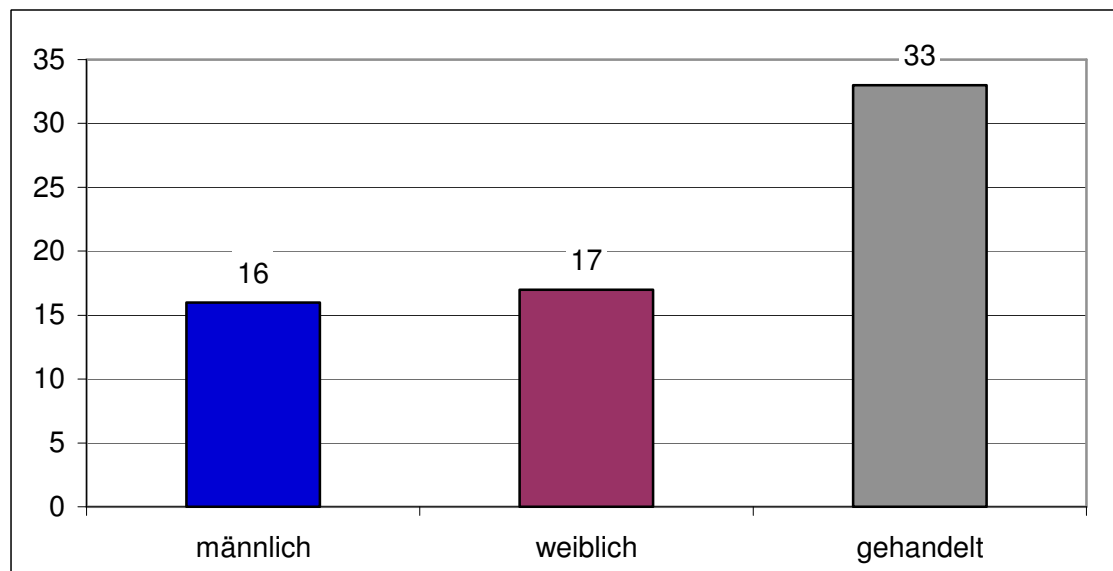


Abbildung 36 Aussagen über ein Einschreiten (geschlechtsspezifisch)

Situationsschilderung

Unter den geschilderten Situationen ist es überwiegend das Fahren unter Alkoholeinfluss, das die Schutzengel zum Einschreiten gebracht hat, danach rangiert zu hohe Geschwindigkeit. Formen des Einschreitens umfassen Ermahnungen, fremde Hilfe herbeiholen oder den Autoschlüssel abnehmen.

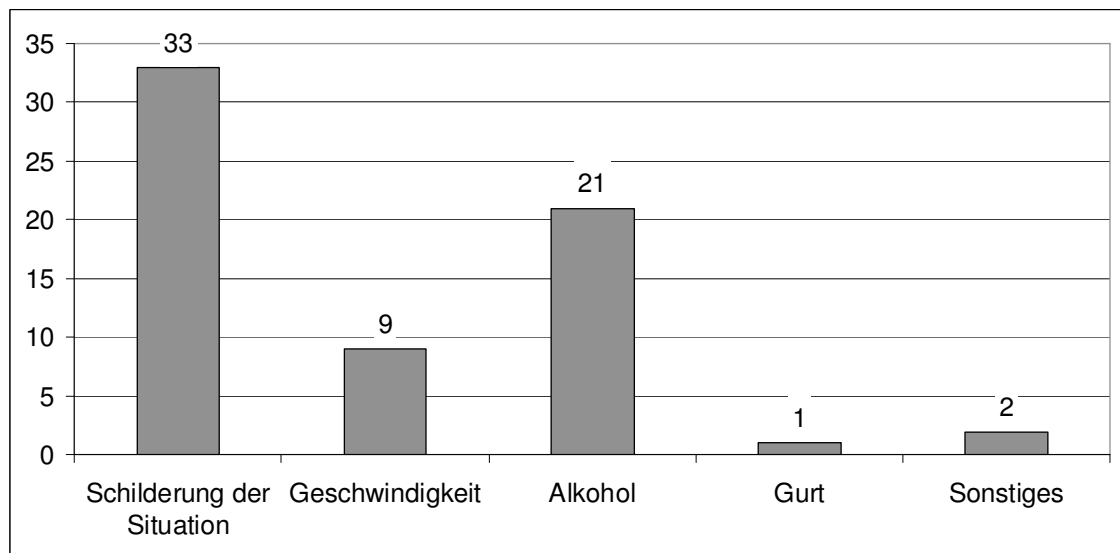


Abbildung 37 Anlässe zum Einschreiten

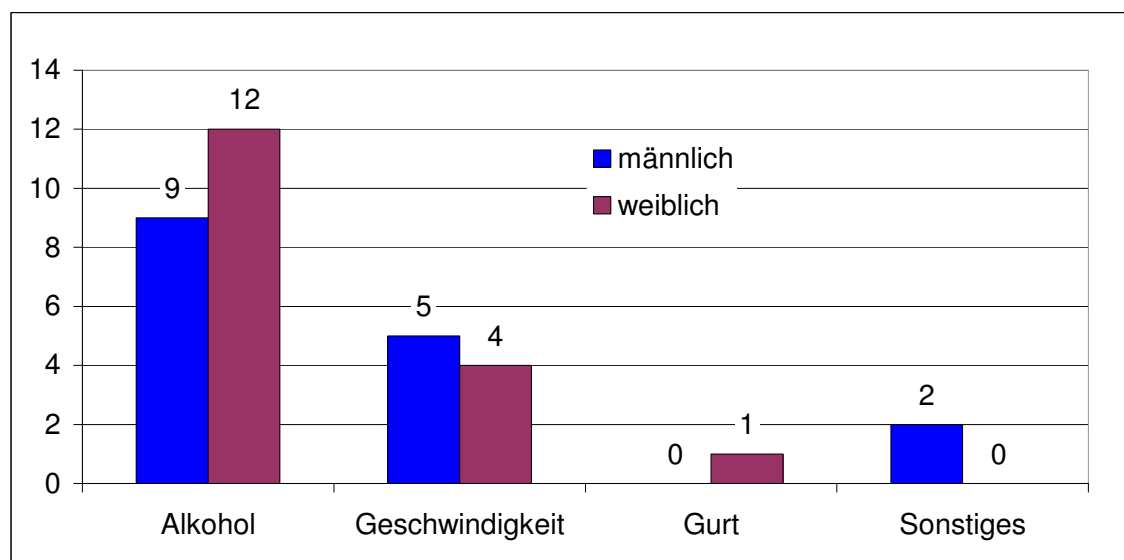


Abbildung 38 Anlässe zum Einschreiten (geschlechtsspezifisch)

„Das war ein Abend bei einem Freund, und die wollten hinterher noch los in die Disco, hatten aber eindeutig zu viel getrunken und ließen sich aber nicht davon abbringen, sodass wir, ja, wir haben da ein bisschen drüber diskutiert und so, dass wir dann letztendlich doch zu Hause geblieben sind.“ (WS450018, weiblich)

„Ich habe nach der Disco vor drei Monaten mitbekommen, wie ein Freund von mir betrunken ins Auto steigen wollte, und da habe ich ihm die ganze Zeit ins Gewissen geredet und, Gott sei Dank, ist er dann doch nicht gefahren.“ (WS450019, weiblich)

„Ich habe es versucht. Bei einem Rollerfahrer. Das ist ein Kumpel von mir. Wenn der getrunken hat, dann wird der ein bisschen eklig, so aggressiv. Dem habe ich dann mehrmals versucht zu erklären, dass er mir seinen Schlüssel geben soll oder jetzt erst mal

hier bleiben soll, und nachher hat ein Kumpel von mir geholfen, damit der wirklich tatsächlich jetzt hier in ORT bleibt und nicht mit dem Roller wegfährt.“ (WS450022, weiblich)

„Ja, auf jeden Fall. Also, wie gesagt, wenn meine Kollegen dann mal auf dumme Ideen gekommen sind, wenn sie mal ein bisschen was getrunken haben und wollen dann mal noch eben zur Tanke fahren oder so, da habe ich natürlich meine Stimme erhoben, sage ich mal, und dann gesagt: ‚Die paar Meter kannst du auch eben zu Fuß gehen!‘ oder so.“ (WS450039, männlich)

„Da bin ich mit meinem Freund Auto gefahren, er war Fahrer, ich war Beifahrer, und, wenn ich das jetzt mal so sagen darf, er ist ein kleiner Raser sozusagen. O. K., ich fahr nicht oft bei ihm mit, aber als ich mit ihm mitgefahren bin, war ein Streckenabschnitt 50 km/h, und da ist er mit mehr als 100 km/h durchgerast, da habe ich gesagt: ‚Hier, pass mal auf. Das ist hier kein Spaß. Du hast eine Verantwortung hier, und fahr mal ein bisschen langsamer!‘ Und das hat er dann auch gemacht.“ (WS450046, männlich)

„Mein 18. Geburtstag. Und wir sind halt erst hier gewesen und haben uns dann halt entschlossen, doch noch loszufahren, irgendwann um 02:00 Uhr. Und jemand, der halt am nächsten Tag ein Fußballspiel hatte, und erst gesagt hatte, er würde nichts trinken, hat dann aber doch was getrunken und meinte dann halt noch, uns in die Disco fahren zu wollen, weil er meinte, er hätte nicht so viel getrunken. Aber da habe ich ihm halt gesagt, dass er das nicht macht, und dann sind wir halt alle mit dem Taxi dahin gefahren, und ich habe ihm auch den Schlüssel weggenommen, weil er sonst, glaube ich, auch gefahren wäre.“ (WS450059, männlich)

Persönliche Motive für ein Einschreiten

Es wurden unterschiedliche persönliche Motive für ein aktives Handeln genannt. Zum einen spielte die Angst, dass es zu einem Verkehrsunfall kommen könnte, eine nicht unerhebliche Rolle. Zum anderen wurde auch die Überzeugung genannt, dass Verkehrsregeln nicht grundlos existieren. Auch die Tatsache, Schutzengel zu sein, wurde genannt.

Im Zusammenhang mit der Angst vor einem Verkehrsunfall schilderten die Befragten sowohl die Gefahr für das eigene Leben als auch die für die Allgemeinheit und den Fahrer selbst.

„Ja, ich finde das einfach viel zu gefährlich, denn er hätte nämlich auch noch jemanden mitgenommen, und das wäre ja einerseits eine Gefahr für denjenigen gewesen, der im Auto mit sitzt, und für ihn selber auch und für alle Passanten, die da vielleicht ihm begegnen.“ (WS450020, weiblich)

„Der Ausschlag ist eigentlich, dass man um die Sicherheit von Freunden besorgt ist und auch um die eigene Sicherheit irgendwo. Man will ja selbst auch nicht, dass man in einen Unfall verwickelt ist, der nicht hätte sein müssen.“ (WS450034, weiblich)

„Die Angst, dass da was passiert. Da kann ein Bus stehen, der gerade links abbiegen will, du siehst das nicht, der Warnblinker ist an, aber man registriert das halt nicht mit

100 km/h, wenn man an dem vorbeirast. Deswegen, das ist halt diese Angst. Oder eine scharfe Kurve, und im Gegenverkehr kommt ein Auto vorbei, und das sieht man dann auch nicht. Viele Dinge können da einfach passieren, die gar nicht passieren können, wenn man halt 50 oder weniger fährt.“ (WS450032, männlich)

„Ja, auf jeden Fall. Erstens die Gefahr, dass man einen Unfall macht und selber verletzt wird, und zweitens die Strafe, wenn die Polizei einen anhält und dann halt wegen Schutzengel, ehrlich gesagt.“ (WS450040, männlich)

„Ja, einfach, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzung ja nicht ohne Grund da ist und dass das ja im Prinzip zum Schutz der Verkehrsteilnehmer da ist und auch zu meinem Schutz, und es würde da ja nicht stehen, wenn das keinen Sinn macht.“ (WS450047, männlich)

Erfolg des Einschreitens und Reaktionen der Angesprochenen

In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, ob das Handeln als Schutzengel eine Verhaltensänderung bewirkt habe.

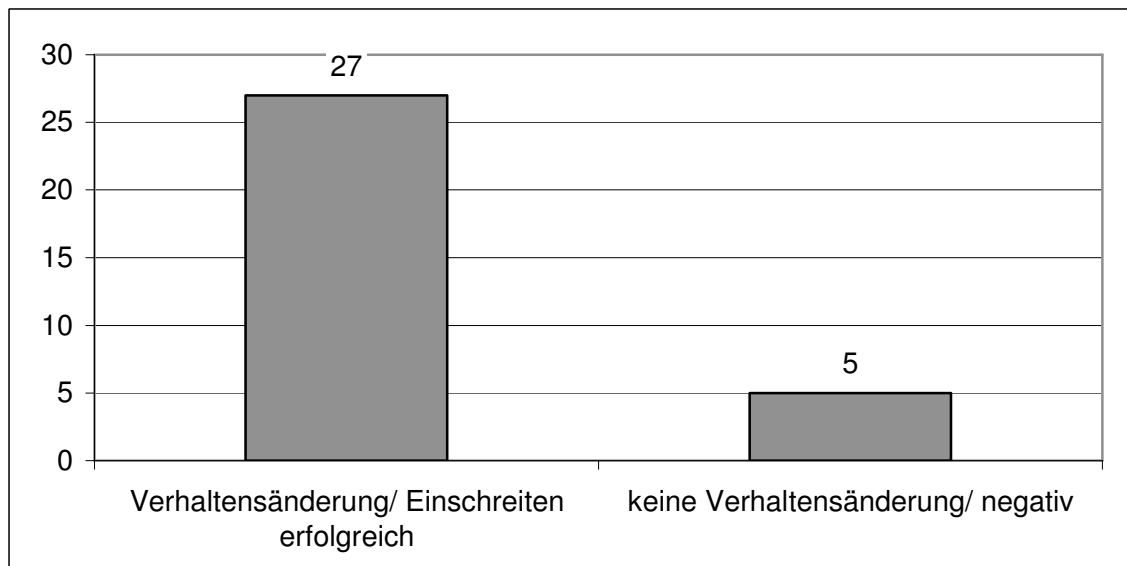


Abbildung 39 **Häufigkeit der bewirkten Verhaltensänderungen**

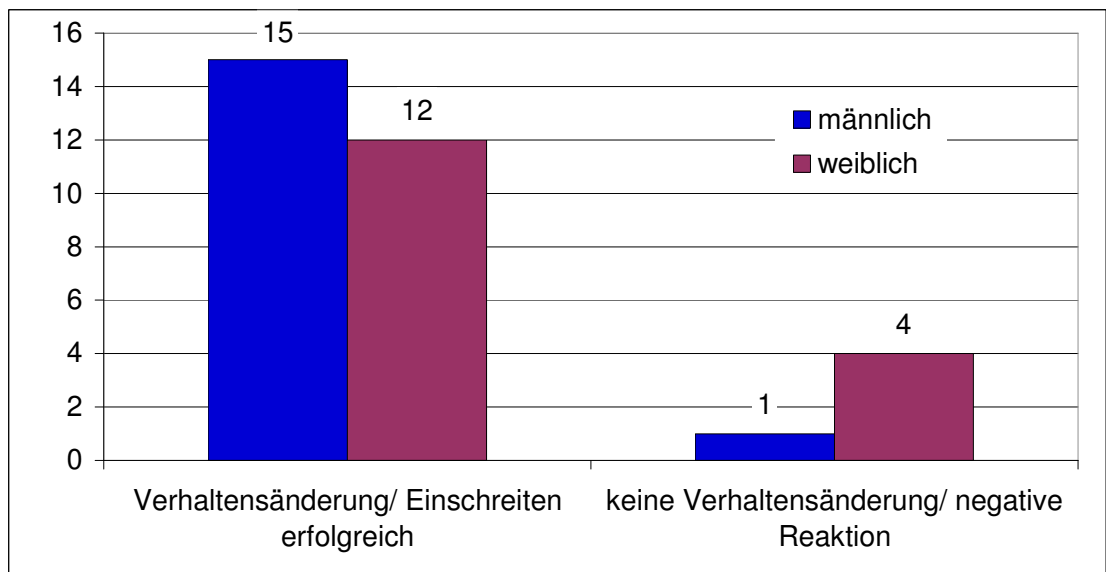


Abbildung 40 Häufigkeit der bewirkten Verhaltensänderungen (geschlechtsspezifisch)

Das konkrete Einschreiten bewirkte in den meisten Fällen eine positive Verhaltensänderung. Die Reaktionen des Angesprochenen reichten dabei von Verständnis bis zu völligem Unverständnis, was letztlich zum Einzug des Autoschlüssels führte. Summa summarum war das Schutzengelhandeln jedoch fast durchgängig erfolgreich.

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Geschlechter fällt auf, dass mehr männliche Befragte mit ihrem Einschreiten eine Verhaltensänderung beim Angesprochenen erreichen konnten und somit seltener eine negative Reaktion erhalten haben. Der nicht erfolgten Verhaltensänderung ging in zwei Fällen auch eine unterbliebene Unterstützung durch andere voraus. In beiden Fällen waren es weibliche Befragte, die keine Unterstützung erhalten haben und mit ihrem Einschreiten erfolglos blieben (WS450025 und WS450031).

„Der war erst geschockt, aber er hat es auch gemacht, auf jeden Fall.“ (WS450044, weiblich)

„Also, er hat es verstanden. Also, er hatte auf jeden Fall Verständnis dafür, dass ich dazu was sage, und ja, doch.“ (WS450028, weiblich)

„Ja, ja, klar. Das ist immer so, weil ich dann halt immer rumschreie und dann: Hier, hallo, ich bin auch noch hier. Du bist nicht der einzige, der mitfährt!“ (WS450032, männlich)

„Ja, sie hat da schon drauf reagiert. Sie ist dann auch wirklich ein bisschen langsamer gefahren, und dann haben wir uns noch ein bisschen darüber unterhalten, so.“ (WS450047, männlich)

„Ja, nicht wirklich eingesehen, aber gut, ich habe ihm dann halt den Schlüssel weggenommen, und dann konnte er auch nichts mehr machen.“ (WS450059, männlich)

Reaktion des Angesprochenen im Nachhinein

Auch wenn einige der Angesprochenen auf das Einschreiten der Schutzengel nicht einsichtig reagierten - manche sogar mit Verärgerung - so darf in einigen Fällen davon ausgegangen werden, dass sich am nächsten Tag doch die Einsicht durchsetzte. Die befragten Schutzengel wurden auch hierzu um eine Antwort gebeten.

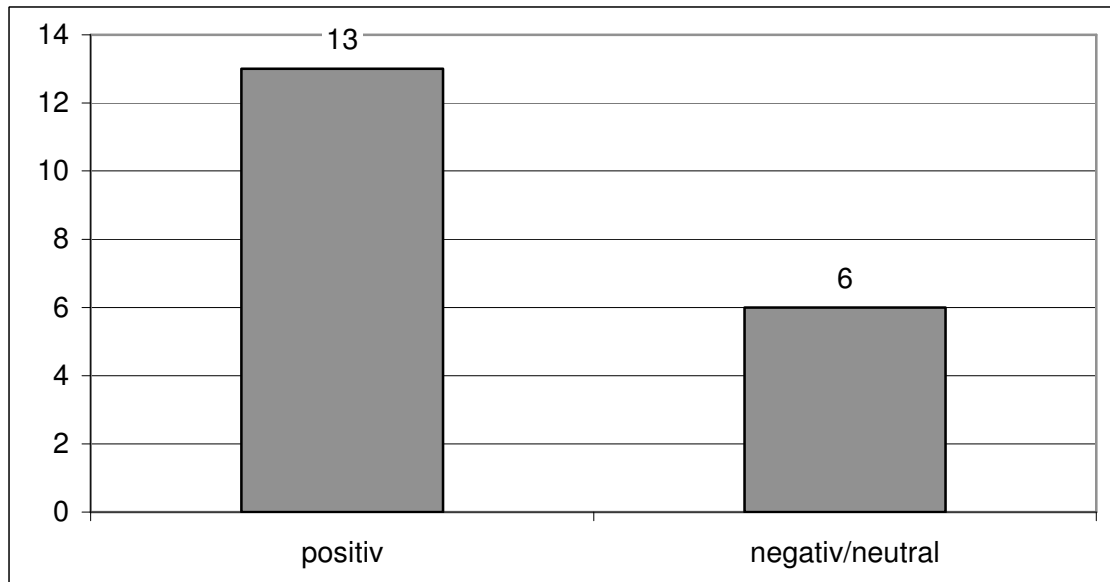


Abbildung 41 **Reaktion der jungen Fahrer auf Einschreiten der Schutzengel im Nachhinein**

Mit zeitlichem Abstand zur Gefahrensituation bewertete die Mehrzahl der Befragten das Handeln der Schutzengel als positiv, während diejenigen, welche der Situation rückblickend immer noch gleichgültig oder uneinsichtig begegneten, eine klare Minderheit darstellen.

„Da hat er sich ziemlich gefreut, dass ich ihm das gesagt habe, weil er wusste wirklich gar nichts mehr von dem Abend.“ (WS450019, weiblich)

„Und ich glaube, zu meinem Kumpel hat er gesagt: „Eigentlich war das völlig in Ordnung, was sie gemacht hat!“ (WS450022, weiblich)

„Ja, eingesehen schon, aber dann ging das beim nächsten Mal wieder los.“ (WS450051, weiblich)

„Nein, also, einen Tag danach halt musste er sein Auto abholen, da meinte er, es wäre wohl doch richtig gewesen, dass wir das gemacht haben, aber jetzt groß nicht.“ (WS450059, männlich)

„Ja, klar. Die finden das o.k., weil die wissen ja auch selber, dass man das nicht böse meint, sondern dass man wirklich nur helfen will.“ (WS450064, männlich)

Vorausgegangene Stimmung

Die Befragten wurden gebeten, Auskunft über die Stimmung in der Situation zu geben, die dem Handeln unmittelbar vorausgegangen war. Es galt, die Frage zu klären, ob das Einschreiten aus einer guten Gesamtstimmung oder aus einer eher angespannten Situation heraus erfolgt war.

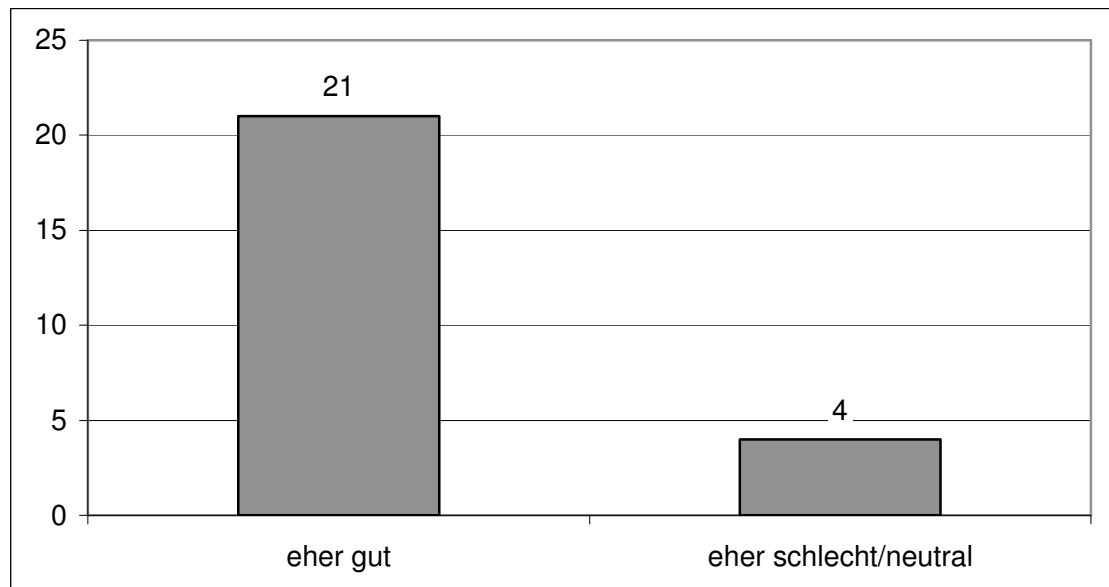


Abbildung 42 Stimmung in der Situation, die dem Schutzengelhandeln unmittelbar vorausgegangen ist

Festzuhalten ist, dass sich nahezu alle Schutzengel, bevor sie einen anderen von seinem verkehrsgefährdenden Verhalten abhielten, in einer guten Stimmung befanden, die Situation zuvor also weder von Spannung noch von Ängsten geprägt war.

Eigene Gefühle beim Einschreiten

Die befragten Schutzengel schilderten die Gefühle, die sie hatten, als sie tatsächlich durch ihr Handeln auf einen jungen Fahrer eingewirkt haben. „Positive Stimmung“ bedeutete in diesem Zusammenhang nicht nur, dass sich die Befragten im Moment des Einschreitens gut fühlten. Hierunter wurden auch Stimmungslagen, wie „wütend“ oder „sauer“, erfasst. Ausschlaggebend war für die Codierung, dass keine Gefühle, wie Hilflosigkeit oder Angst, vorgeherrscht haben.

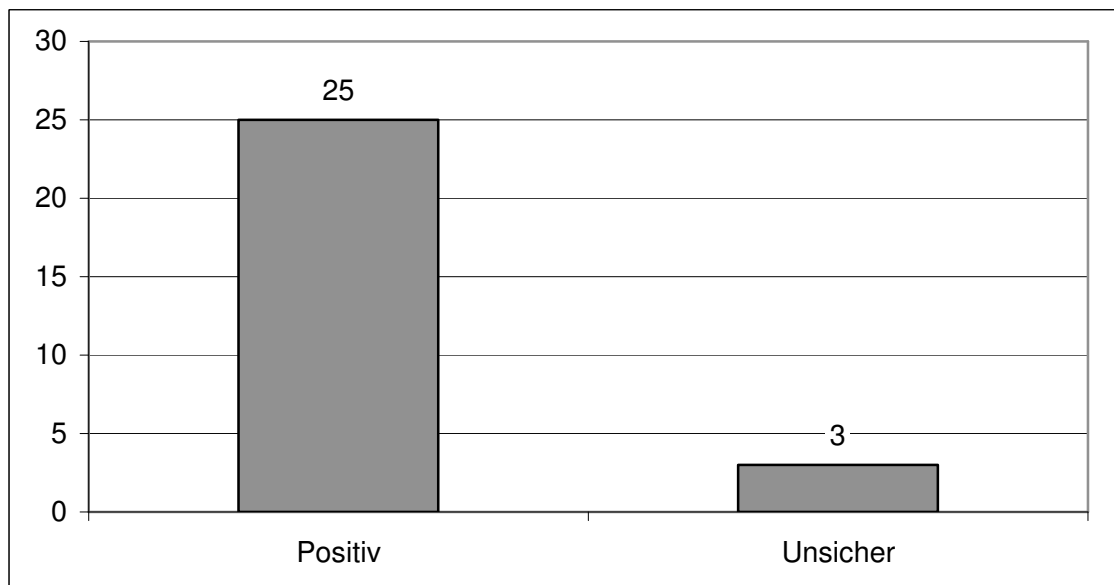


Abbildung 43 Eigene Gefühle während des Einschreitens, wobei Wut oder Ärger als positive Gefühle gewertet wurden

Fast alle Befragten haben weder Angst noch Unsicherheit gefühlt, als sie als Schutzengel einschritten. Die beschriebenen Empfindungen bewegten sich zwischen einem guten Gefühl bis hin zu Ärger über das Verhalten des anderen. Diejenigen, die sich unsicher gefühlt haben, führten dies auf die ungewohnte Situation bzw. die eher aggressive Stimmung des jungen Fahrers zurück, die bei ihnen ein eher „mulmiges“ Gefühl ausgelöst hatte.

„Ich habe mich damit so gefühlt, als hätte ich das Richtige getan.“ (WS450020, weiblich).

„Ja, das ist einfach, was heißt wichtig, aber ... Kann ich nicht beschreiben. Ich fand es einfach wichtig, so was zu sagen.“ (WS450028, weiblich)

„Also, nicht schwer auf jeden Fall. Man hat halt einfach so das Gefühl gehabt, man müsste das jetzt machen.“ (WS450035, weiblich)

„Ich war ziemlich sauer, weil ich finde das halt unverantwortungsvoll.“ (WS450051, weiblich)

„Im ersten Moment doch ein bisschen komisch, weil das geht einem ja doch leicht nahe. Aber im Endeffekt, man will ja auch die Sicherheit für den anderen haben.“ (WS450042, männlich)

„Ja, verantwortungsbewusst. Man hat ja auch dann eine Verantwortung.“ (WS450046, männlich)

Unterstützung durch andere

Fraglich war, ob die Schutzengel bei ihrem Einschreiten durch andere unterstützt, nicht unterstützt oder gar an ihrem Handeln eher behindert worden sind.

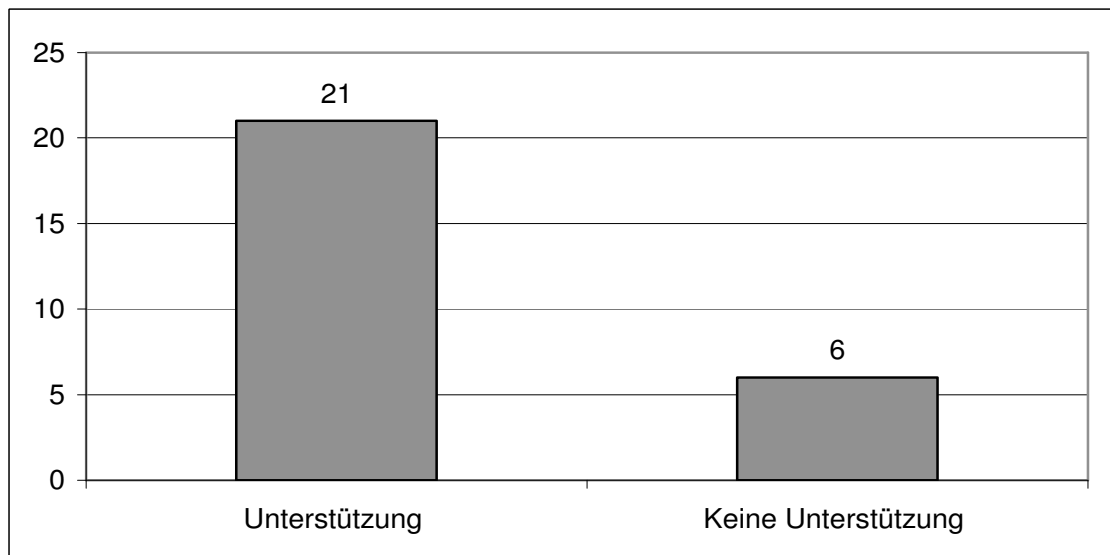


Abbildung 44 Erfolgte oder unterlassene Unterstützung während des Einschreitens durch Umstehende

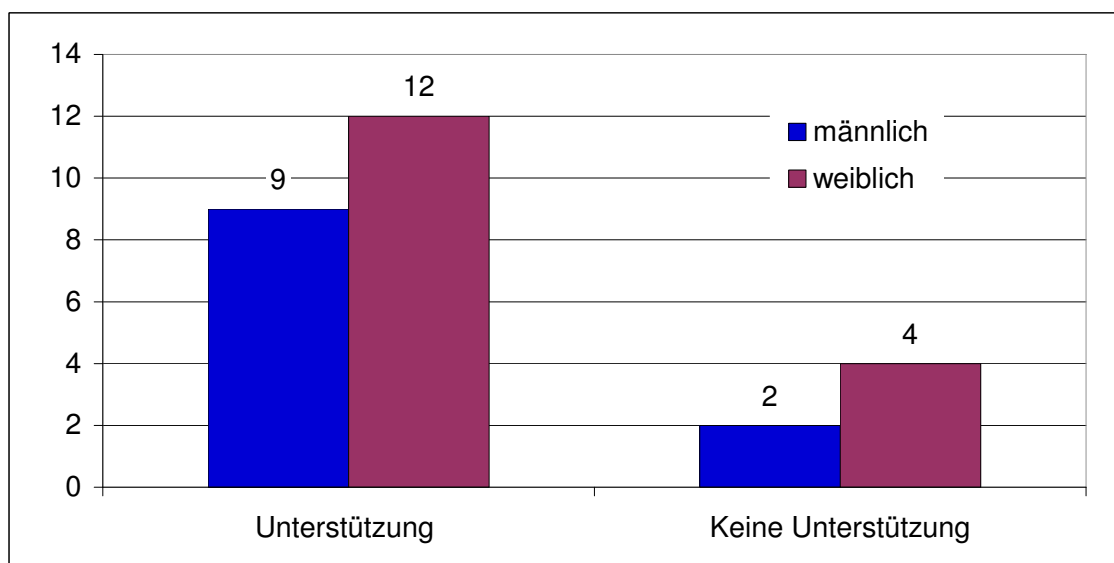


Abbildung 45 Erfolgte oder unterlassene Unterstützung während des Einschreitens durch Umstehende (geschlechtsspezifisch)

Durch andere am Einschreiten gehindert wurde keiner der befragten Schutzengel. In Fällen, in denen keine Unterstützung erfolgte, verhielten sich die anderen passiv bzw. trugen nichts zur Unterstützung des Schutzengels bei, indem sie sich aus der Angelegenheit heraushielten. In den allermeisten Fällen bekamen die Einschreitenden dagegen Unterstützung durch andere, wobei kein auffälliger Unterschied zwischen männlichen und weiblichen Befragten zu erkennen ist.

„Die haben auch auf ihn eingeredet. Also, ich hätte es nicht vermutet, weil die auch alle betrunken waren, aber es haben alle auf ihn eingeredet.“ (WS450019, weiblich) *„Also, zwei oder drei, die auch aktiv an dem Projekt beteiligt sind, haben mir da auch voll zugestimmt.“ (WS450020, weiblich)*

„Also, da haben alle strikt gesagt, dass sie da nicht mitfahren sollen.“ (WS450027, weiblich)

„Das hat dann auch am Ende geklappt, weil mir noch meine anderen Freunde geholfen haben.“ (WS450051, weiblich)

„Die helfen mir meistens sogar noch.“ (WS450064, männlich)

„Ja, eigentlich gleich wie ich. Die waren eigentlich alle der Meinung, dass man lieber dann die 20 € fürs Taxi ausgeben sollte, als sich von ihm vor einen Baum fahren zu lassen.“ (WS450059, männlich)

„Ja, so, von wegen: ‚Ja, stimmt. Pass auf! Nicht, dass dem was passiert!‘, also so eher.“ (WS450066, männlich)

Handeln in einer erneuten Schutzengelsituation

Nachdem die Befragten schon einmal eingegriffen hatten, wurden sie befragt, wie sie sich verhielten, wenn sie sich noch einmal in einer solchen oder ähnlichen Situation befinden würden, die erneut ihr Einschreiten erforderlich machen würde.

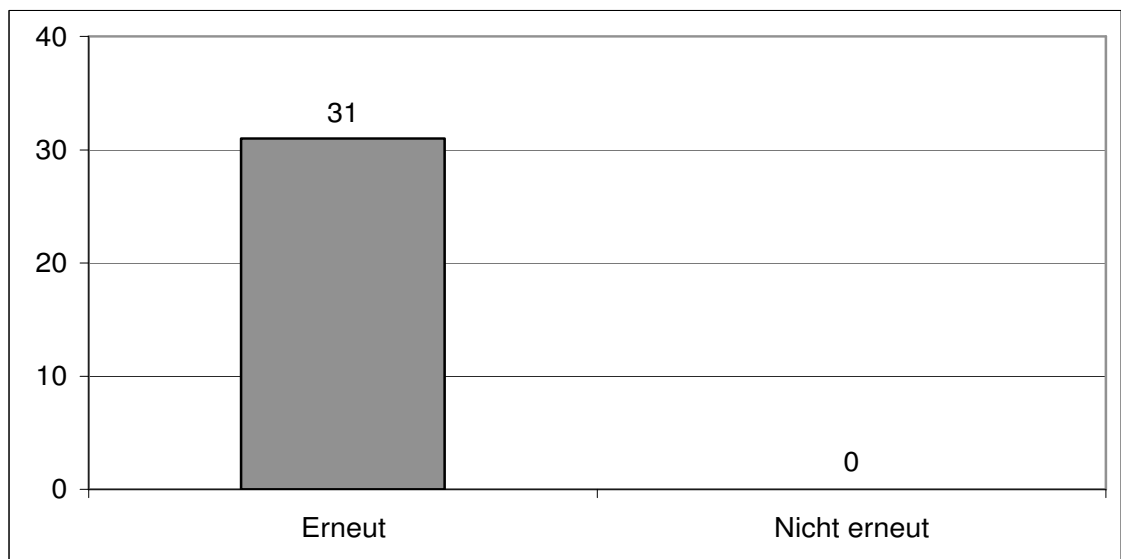


Abbildung 46 **Einstellung zu erneutem Einschreiten**

Alle im Hinblick auf ein zukünftiges Einschreiten befragten Schutzengel, die schon einmal eingeschritten waren, gaben an, dies auch wieder tun zu wollen.

8.2.3 Einschreiten als Schutzengel antizipiert

Ein Teil der Befragten hatte noch nicht als Schutzengel gehandelt, da sich seit der Registrierung im Projekt für sie noch keine Notwendigkeit ergeben hatte. Diese

Befragten hatten sich bereits alle damit auseinandergesetzt, wie ein solches Einschreiten aussehen könnte – hinsichtlich ihrer Gefühle während des Handelns und danach, der Reaktionen der Angesprochenen und Umstehender bzw. der möglichen Unterstützung durch andere.

Noch keine Gelegenheit, als Schutzengel im Rahmen des Projekts einzuschreiten, hatten 22 der Befragte, davon neun männliche und 13 weibliche Schutzengel.

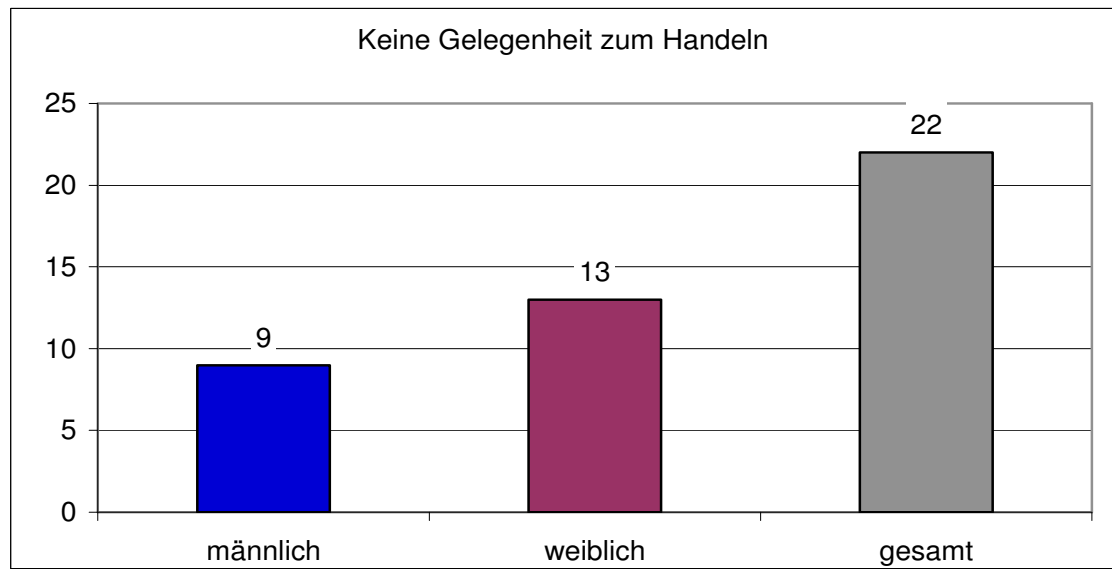


Abbildung 47 **Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten (geschlechtsspezifisch)**

Antizipierte Handlungstendenz

Da sich alle Befragten, die bislang noch keine Gelegenheit zum Einschreiten gehabt hatten, bereits im Vorfeld mit einer solchen Situation auseinandergesetzt hatten, bildeten sie auch eine Vorstellung davon, wie sie vermutlich reagieren würden, ob sie also tatsächlich einschreiten würden.

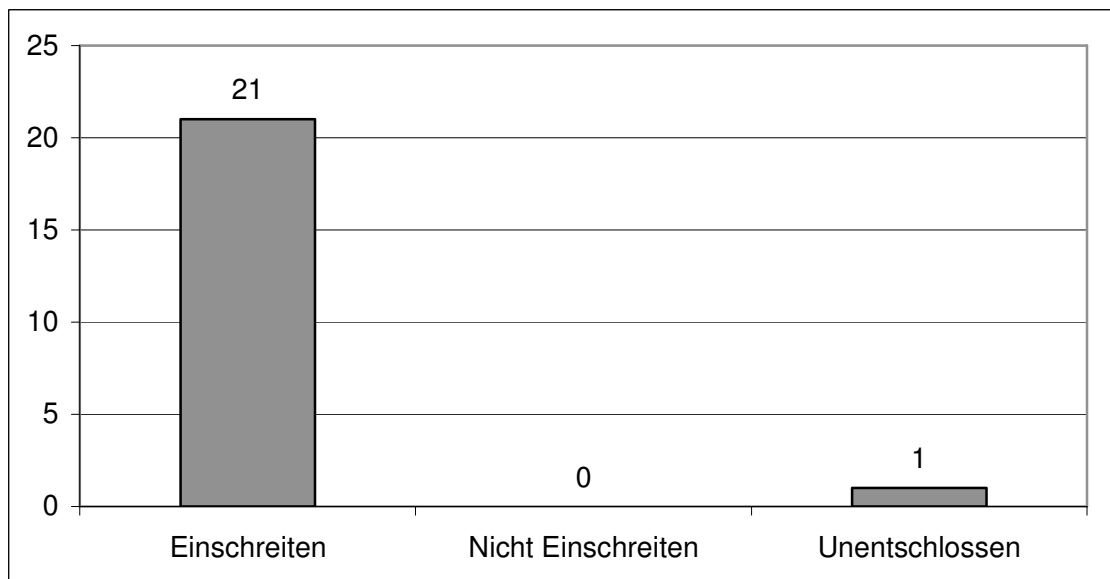


Abbildung 48 Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipiertes Handeln

Bis auf eine Befragte gaben alle Schutzengel an, dass sie für sich vorab zum Einschreiten entschieden hätten. Die eine Befragte, die angab, noch unentschlossen zu sein, tendierte jedoch auch zum Einschreiten, wenn auch nicht auf eigene Faust:

„Ja, wie schon gesagt, alleine... Also, es kommt auf die Person an. Alleine weiß ich jetzt nicht unbedingt, ob ich es machen würde, aber zu zweit schon. Also, wenn jetzt einer noch hilft, oder so.“ (WS450024, weiblich)

Die Vorstellungen, wie und in welchen Situationen die befragten Schutzengel einschreiten würden, sind dabei konkret und teilweise sehr dezidiert. Sie orientieren sich ausschließlich an der Situation eines berauschten Fahrers.

„Ja: „Hey, du darfst nicht betrunken Auto fahren! Es gibt so viele Unfälle, die unter Alkoholeinfluss verursacht werden!“, und dann würde ich ein paar Fakten auf den Tisch knallen, und dann würde ich versuchen, damit ein bisschen Bewusstsein zu kriegen.“ (WS450016, weiblich)

„Ich würde zuerst sagen, er soll das Fahren sein lassen, und wenn er dann nicht reagiert und dann sagt: ‚Nö, ich kann ja noch fahren!‘ und hier und da, dann würde ich ihm im Notfall den Schlüssel wegnehmen und selber fahren.“ (WS450021, weiblich)

„Ja, wenn wirklich jemand da steht, voll betrunken ist, und er will dann halt fahren und ich kriege das mit. Auch wenn ich die Person nicht kenne, ich würde da hingehen, sofort. Das ist mir dann egal.“ (WS450053, weiblich)

„Ich würde mal sagen, tätig zu werden, wenn man wirklich merkt, oder wenn man weiß, dass er getrunken hat, oder dass jemand getrunken hat und sich dann noch hinters Steuer setzen möchte, dass man dann eben sagt: „Lass mal, nimm dir lieber ein Taxi!“ (WS450048, männlich)

„Wenn ich jetzt sehe, wie betrunken oder wie die Person so drauf ist und so, da mal zu sagen: ‚Komm, mach lieber irgendwie was anderes, als jetzt so mit Auto zu fahren!‘, oder halt da mal ein bisschen, so mithelfen und so halt.“ (WS450068, männlich)

„Ja, wenn es dann zum Beispiel jetzt auch ein bisschen später wird, wenn da halt Leute sagen: ‚Ja, ich hab jetzt kein Geld mehr für Taxi!‘, dass ich denen dann halt anbiete, dass ich sie im Taxi dann mitnehme.“ (WS450070, männlich)

Vermutete Reaktion des Angesprochenen in der Situation

Die Schutzengel wurden dazu befragt, wie der von ihnen angesprochene junge Fahrer ihrer Meinung nach auf ein Einschreiten reagiert.

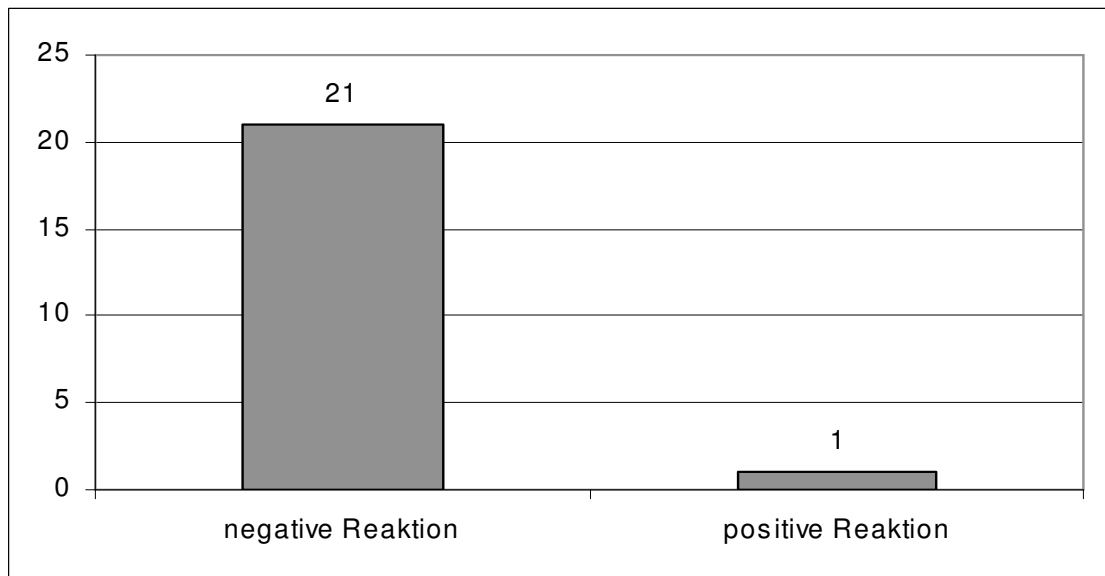


Abbildung 49 **Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Reaktion des Angesprochenen**

Bis auf eine Befragte, die aufgrund der Zusammensetzung ihres persönlichen Umfelds davon ausgeht, dass die Reaktion des Angesprochenen positiv und verständnisvoll ausfallen würde, nahmen alle anderen Befragten an, dass sie mit einer negativen Reaktion zu rechnen hätten. Die vermuteten negativen Reaktionen reichten dabei von Unverständnis bis hin zu einem aggressiven Verhalten.

„Ich denke mal, eher so abgeneigt. Ich glaub nicht, dass sie sofort sagen würde: ‚O. K., ich höre jetzt auf damit und bestelle mir ein Taxi!‘. Doch eher so nach dem Motto: Ich kann doch noch fahren. Ich bin doch noch fit!“ (WS450014, weiblich)

„Also, unter den Leuten, unter denen ich bin, da würde ich sagen, dass sie dann schon mir zuhören würden und dann schon noch mal darüber nachdenken würden.“ (WS450016, weiblich)

„Ja, ich denke, der würde ausrasten und um sich schlagen und: ‚Ja, ich will jetzt Auto fahren! Ich will mein Auto nach Hause bringen!‘, und wenn ich dann 18 bin und nichts getrunken habe, dann würde ich das Auto natürlich auch nach Hause fahren, nur damit er heile zu Hause ankommt.“ (WS450053, weiblich)

„Ich glaube, der würde mich eher auslachen, aber das wäre mir egal, und vielleicht wäre das dann so, dass, wenn ich die nicht kenne, die Leute, ich glaube, dann würden die einen so ein bisschen anpöbeln und so, aber wenn man mit mehreren ist, dann ist das ja auch

nicht schlimm, aber alleine, da wäre ich dann vielleicht auch ein bisschen vorsichtiger.“ (WS450063, weiblich)

„Ich vermute mal, kein Verständnis.“ (WS450048, männlich)

„Ich denke, erst mal so ein bisschen aggressiv, sage ich jetzt mal. So: ‚Ist doch wohl meine Sache!‘, aber dann im Nachhinein, denke ich, wenn man gut auf ihn einredet, dass es dann immer besser wird.“ (WS450055, männlich)

„Ja, ich glaube, er würde mich auslachen und sagen: Ja, komm. So ein/zwei/drei Bier sind doch nicht schlimm. Da kann ich immer noch Auto fahren!“ (WS450069, männlich)

Vermutete Reaktion des Angesprochenen im Nachhinein

Die Frage nach der vermuteten Reaktion des Angesprochenen in einer Gefahrensituation steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Frage, welche Reaktion die Befragten *nach* einem möglichen Einschreiten vermuteten.

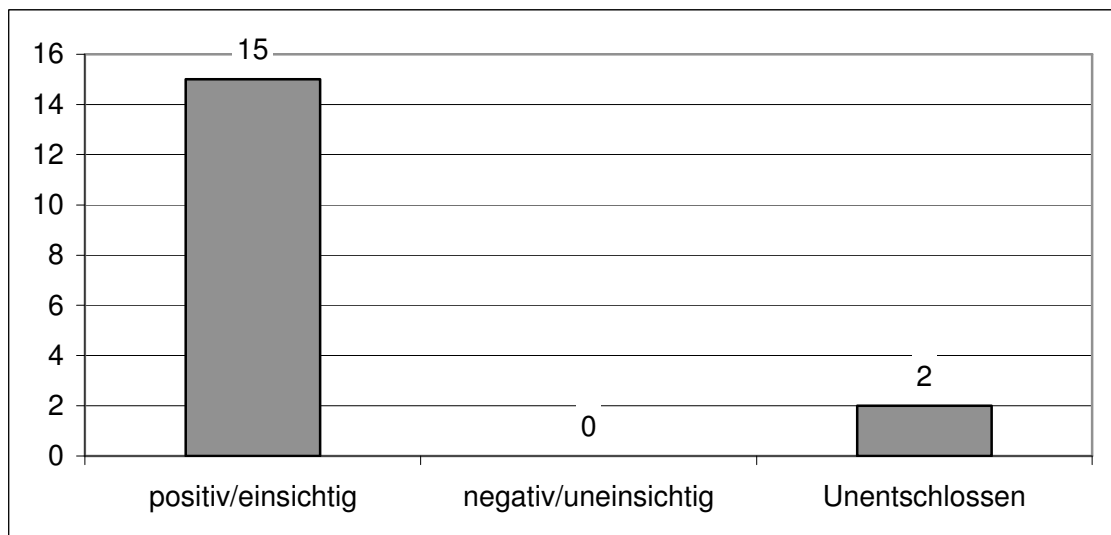


Abbildung 50 Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Reaktion des Angesprochenen (am nächsten Tag)

Im Gegensatz zu der von Schutzengeln gemutmaßten negativen Reaktion in der Situation des Einschreitens äußerten die Befragten, dass sie mit einem gewissen zeitlichen Abstand eine positive Reaktion bzw. Einsichtigkeit von dem Angesprochenen erwarteten.

„Also, im Nachhinein würde er mir bestimmt dankbar sein, weil ich das gemacht habe und weil ich mich so dafür eingesetzt habe.“ (WS450053, weiblich)

„Vielleicht: ‚Hast du gut gemacht! Gut, dass wir es gelassen haben!‘ Kann ja mal sein, dass die Polizei doch dann mal irgendwo steht und dann die Arschkarte gezogen hast sozusagen, ja.“ (WS450062, weiblich)

„Ich glaube, irgendwie würde der sich schon darüber freuen, dass man gesagt hat, dass er lieber aufhören soll oder das nicht haltmachen, und ich glaube, dass der sich dann schon besser fühlen würde, wenn er es nicht gemacht hat.“ (WS450063, weiblich)

„Ah, das ist schwierig. Vielleicht denken manche: Ach, der will sich profilieren! Andere finden es vielleicht gut. Ich glaube, das ist immer so zweigeteilt, aber ich glaube, ein Großteil findet es bestimmt nicht schlecht, dass man wirklich da was sagt.“ (WS450043, männlich)

„Ich denke mal, da wäre er mir dankbar, wenn ich ihn davon abgehalten hätte und ja.“ (WS450069, männlich)

„Im Nachhinein werden sie, denke ich mal, dann doch einsehen, dass das Sinn machen würde.“ (WS450070, männlich)

Vermutete eigene Gefühle beim Einschreiten

Gefragt wurde in den Interviews auch danach, welches Gefühl die Schutzengel in der Situation des Einschreitens antizipieren und ob sie sich diesbezüglich eher sicher oder unsicher fühlen (eine Befragte differenzierte hier zwischen Freunden und Fremden, sodass eine Antwort mehr verzeichnet wurde).

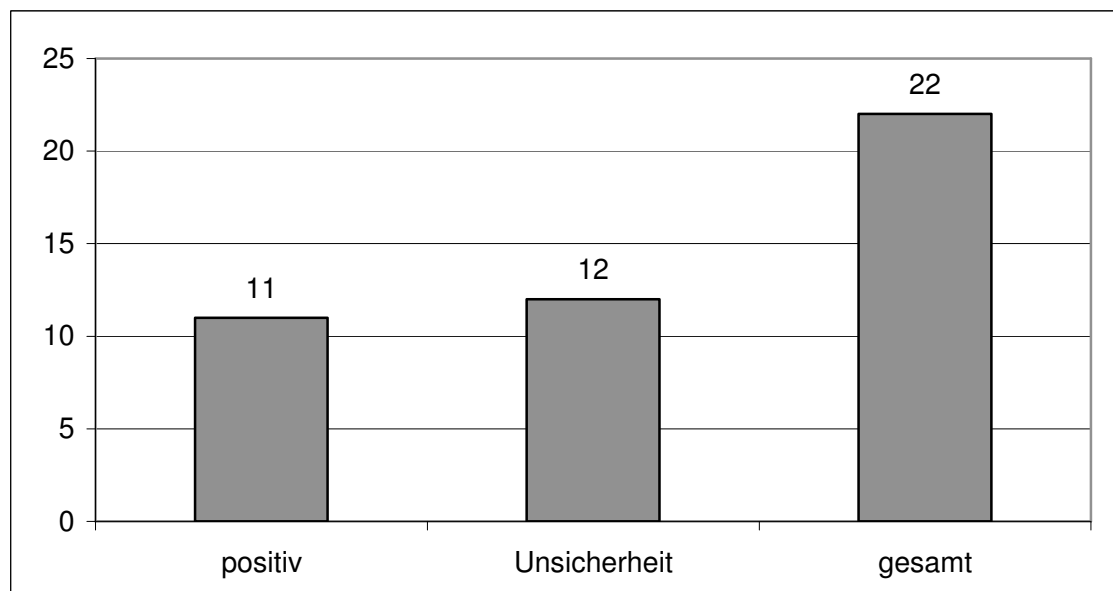


Abbildung 51 **Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle beim Einschreiten**

Mehr als die Hälfte der befragten Schutzengel gibt an, dass sie sich im Fall eines konkreten Einschreitens eher unsicher oder angespannt fühlen würde. Positive Gefühle von Sicherheit oder Verantwortung nehmen weniger Befragte an.

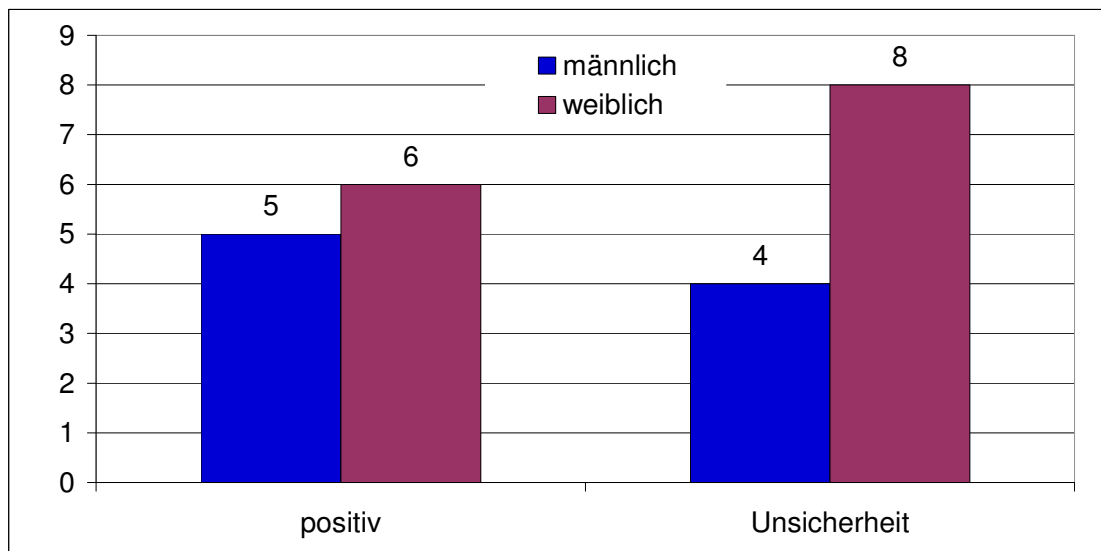


Abbildung 52 Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle beim Einschreiten (geschlechtsspezifisch)

Der Anteil von Unsicherheit und positiven Gefühlen ist aufseiten der männlichen Befragten eher ausgeglichen verteilt, bei den weiblichen Befragten überwiegt die Unsicherheit.

„Dann würde ich mich so fühlen, als ob man Verantwortung für den trägt. Also, so ein... Ich will nicht Beschützer sagen, aber...“ (WS450014, weiblich)

„Erst mal würde ich mir bestimmt beschissen vorkommen. Ich würde das erst mal nicht toll finden, aber irgendwann kriegt man die Leute auch rum, wenn man lange mit ihnen redet.“ (WS450053, weiblich)

„Das kommt ein bisschen darauf an, wie schlimm es ist. Wenn es noch nicht so schlimm ist, aber trotzdem schon so schlimm, dass ich was sage, dann würde ich vielleicht schon so ein bisschen denken: Bist du jetzt hier diejenige, die Zicke, die mit erhobenem Zeigefinger hier den Moralapostel spielt!“ (WS450060, weiblich)

„Ich glaube, im ersten Moment wäre ich schon ein bisschen schüchtern vielleicht so, also, das ist halt so auch eine ganz andere Situation, weil man so was ja auch noch nie so erlebt hat. Man fühlt sich da ja auch vielleicht nicht immer sofort so zuständig, aber ich denke, wenn ich wirklich was bewegt habe, und der einsieht, dass es nicht in Ordnung ist, was er da macht, dann würde ich da schon sagen: Mensch, heute haste vielleicht was Gutes noch getan!“ (WS450043, männlich)

„Also, ich denke, dass es ein mulmiges Gefühl ist.“ (WS450067, männlich)

„Also, ich weiß es jetzt nicht so direkt. Man könnte nachher am Ende so schon als Loser sozusagen dastehen, so: Ey, halt den jetzt nicht davon ab! Feigling und so was. Aber ich weiß nicht, ich denke auch, dass das eine wichtige Entscheidung ist, weil ich meine, davon kann auch das Leben abhängen.“ (WS450068, männlich)

„Ich glaube, mir würde es eigentlich ganz gut gehen. Weil ich dann genau weiß, wenn er dann welche mitnimmt und er nüchtern ist, dann kommen die sicher nach Hause und ja.“ (WS450069, männlich)

Vermutete eigene Gefühle nach dem Einschreiten

Neben der Frage, welche Gefühle beim Einschreiten von den Schutzengeln erwartet werden, wurde auch danach gefragt, wie sie sich im Anschluss daran fühlen mögen, welche Empfindungen aller Wahrscheinlichkeit nach überwiegen werden, wenn sie sich dazu überwunden haben, als Schutzengel tätig zu werden.

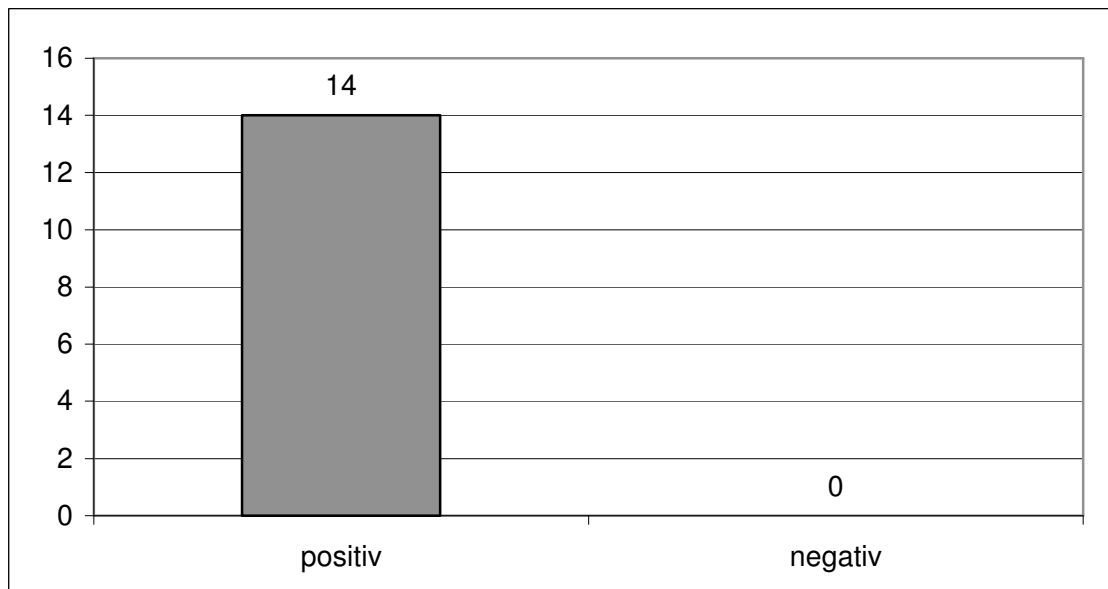


Abbildung 53 **Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und antizipierte eigene Gefühle nach dem Einschreiten**

Alle Befragten, die eine Aussage dazu machten, nahmen einstimmig an, dass dieses Gefühl ein gutes Gefühl sein würde, nämlich das Gefühl, das Richtige getan zu haben.

„Dann doch so, dass man ein bisschen stolz auf sich ist, dass man es geschafft hat zu sagen, dass es nicht o.k. ist.“ (WS450014, weiblich)

„Mir würde es dann sehr gut gehen, weil ich weiß, dass ich wieder ein Menschenleben gerettet habe, also, dass keiner da ums Leben gekommen ist.“ (WS450053, weiblich)

„... aber danach hätte ich mich bestimmt gefreut, dass ich das gemacht habe. Da wäre ich auch stolz.“ (WS450063, weiblich)

„... im Nachhinein dann wahrscheinlich gut und positiv, weil man ja dann eben was Gutes getan hat eigentlich.“ (WS450048, männlich)

„Ja, dann ist man wahrscheinlich stolz. Hoffe ich...“ (WS450061, männlich)

„Noch besser.“ (WS450070, männlich)

Erwartete Unterstützung durch andere

Eine Frage des Interviews richtete sich auf die von den Befragten erwartete Unterstützung durch andere Personen, die ebenfalls das verkehrsgefährdende Verhalten

eines jungen Fahrers bemerken bzw. in der Situation des Schutzengelhandelns anwesend sind.

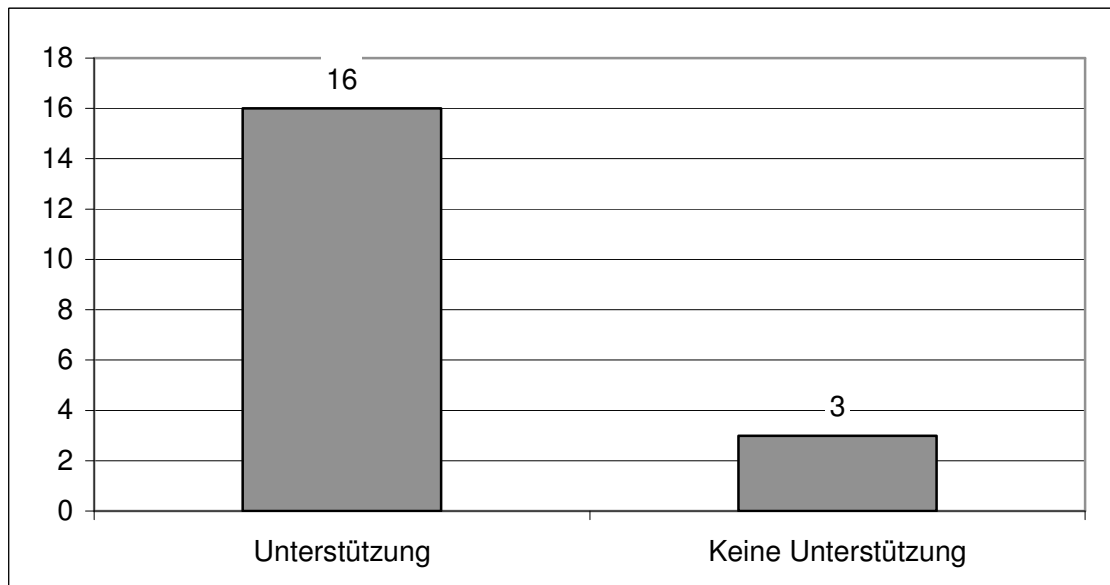


Abbildung 54 Noch keine Gelegenheit zum Einschreiten und erwartete Unterstützung durch Umstehende

Durch Umstehende beim Einschreiten als Schutzengel keine Unterstützung zu bekommen, erwartet nur ein kleiner Teil. Nahezu alle gehen davon aus, auf die Hilfe anderer bei der Bewältigung der Situation zählen zu können.

„Ich glaube, eher erstaunt. Vielleicht denken sie so über sich selber nach, so nach dem Motto: ‚Warum habe ich das jetzt eigentlich grad nicht gemacht?‘, oder sie denken drüber nach: ‚Wie blöd ist die denn jetzt grade, und warum macht die das?‘“ (WS450014, weiblich)

„Also, ich schätze meine Freunde so ein, dass die, wenn, mich unterstützen würden.“ (WS450026, weiblich)

„Ich weiß es nicht. Die würden bestimmt auf mich einreden: ‚Lass ihn doch fahren!‘, oder: ‚Ist doch seine Sache!‘, aber ich finde das gar nicht. Also, ich würde mich da auf jeden Fall einsetzen, weil ich kann mir das nicht mit angucken, und dann steht am nächsten Tag in der Zeitung: ‚Fahrer schon wieder ums Leben gekommen!‘ oder so.“ (WS450053, weiblich)

„Also, wenn ich jetzt so an meine Freunde denke, dann würde ich, glaub ich, schätzen, dass die mich unterstützen würden. Also, ich denke nicht, dass es da jemanden geben würde, der sagen würde: ‚Ach, komm. Stell dich nicht so an!‘, oder: ‚Was soll denn das jetzt?‘ Das glaube ich nicht. Ich glaube, ich würde Unterstützung bekommen.“ (WS450054, weiblich)

„Ich glaube schon, dass Schutzengelprojekt schon stark aufklärt. Dadurch, dass wir in die Fahrschulen gehen und Präsentationen haben, sieht man schon, wird einem das noch klarer. Und ich glaube, die Leute, die Schutzengel sind, könnten auch so reagieren, wie ich es jetzt vorhabe zu reagieren, aber rein theoretisch müssten ja eigentlich alle so reagieren. Aber das weiß man halt nicht.“ (WS450061, männlich)

„Ja, ich glaube, die würden auch sagen: ‚Stell dich mal nicht so an!‘, aber, also, da würde ich meine Position auch klar deutlich machen, dass ich auf jeden Fall dagegen bin, dass der was trinkt.“ (WS450069, männlich)

„Ich denke mal, die meisten würden auf meiner Seite sein zu dem Zeitpunkt, aber es geht halt immer auch um Ausnahmen. Dass man die halt überzeugt.“ (WS450070, männlich)

8.2.4 Einschreiten gegenüber unterschiedlichen Personengruppen

Die Schutzengel wurden dazu befragt, bei wem es ihnen leichter bzw. schwerer fallen würde, tätig zu werden: bei Freunden, Bekannten oder Fremden. Sie wurden darüber hinaus nach den Gründen befragt. Bei der Auswertung wurden dabei Nennungen von Freunden und Bekannten, die im Interview zunächst getrennt abgefragt wurden, gemeinsam dargestellt. Der Grund liegt darin, dass die Befragten nicht zwischen Freunden und Bekannten differenzierten, sondern beide Begriffe nahezu synonym benutzten.

Bei der Frage nach einem aus ihrer Sicht eher unproblematischen Handeln als Schutzengel, ergibt sich ein eindeutiges Bild.

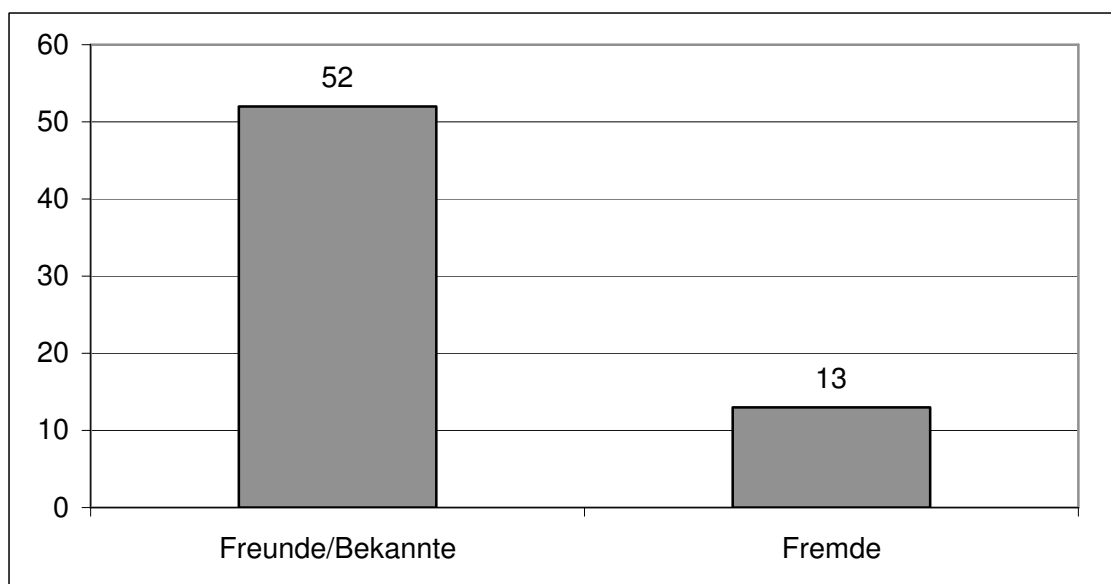


Abbildung 55 **Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher unproblematisch**

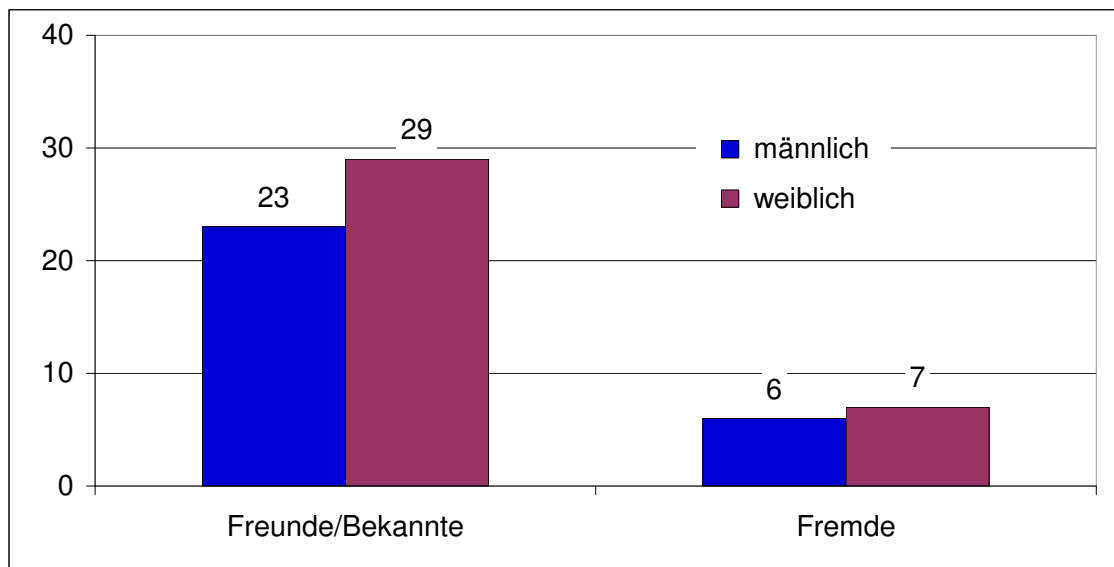


Abbildung 56 Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher unproblematisch (geschlechtsspezifisch)

Bei Freunden und Bekannten – egal ob männlich oder weiblich – fällt es den Jugendlichen leichter, diese auf ihr gefährliches Verhalten aufmerksam zu machen und sie davon abzubringen. Als Grund hierfür wurde überwiegend angegeben, dass deren Reaktionen besser vorherzusehen und Aggressionen eher unwahrscheinlich seien.

„Ja, weil man die einfach besser kennt. Man weiß, wie die reagieren.“ (WS450015, weiblich)

„Bei Freunden und Bekannten auf jeden Fall, weil man weiß auch, wie die reagieren und ob die aggressiv reagieren oder nicht aggressiv reagieren. Deswegen fällt es mir da eigentlich einfacher.“ (WS450034, weiblich)

„Und bei Freunden, da kann man das, denke ich mal, schon einschätzen, wie die später reagieren könnten und wie die vielleicht gerade drauf sind. Ob das vielleicht jetzt ein Risiko darstellt, die jetzt darauf hinzuweisen.“ (WS450047, männlich)

„Ja, weil ich einen guten Draht zu denen habe und denen auch meine Meinung sagen würde.“ (WS450069, männlich)

Einige Befragte gaben auch an, dass sie sich Freunden gegenüber weniger blamieren mit ihrer Bereitschaft, Schaden von Menschen abzuhalten.

„Ja, weil man den nicht so kennt, und dann hat man dieses Schamgefühl nicht, diese Person da blöd darzustellen.“ (WS450021, weiblich)

„Weil dann dieser Bezug nicht so da ist.“ (WS450042, männlich)

„Ja, man fühlt sich dann ja immer schuld, wenn man nicht geholfen hat, wenn man nicht versucht hat, ihm das zu sagen, dass er jetzt besser nicht mehr fahren soll.“ „Weil jeder hat ein Leben verdient für mich, und ich möchte einfach nicht, dass noch mehr Menschen ums Leben kommen, und deswegen würde ich mich dafür auch auf jeden Fall einsetzen. Selbst wenn ich in der Disco wäre, in Dortmund oder so, und ich würde das sehen, dann würde ich da auch hingehen.“ (WS450053, weiblich)

Antworten auf die Frage, bei wem es den Schutzengeln weniger leicht fallen würde zu handeln, fallen - erwartungsgemäß - entsprechend eindeutig aus.

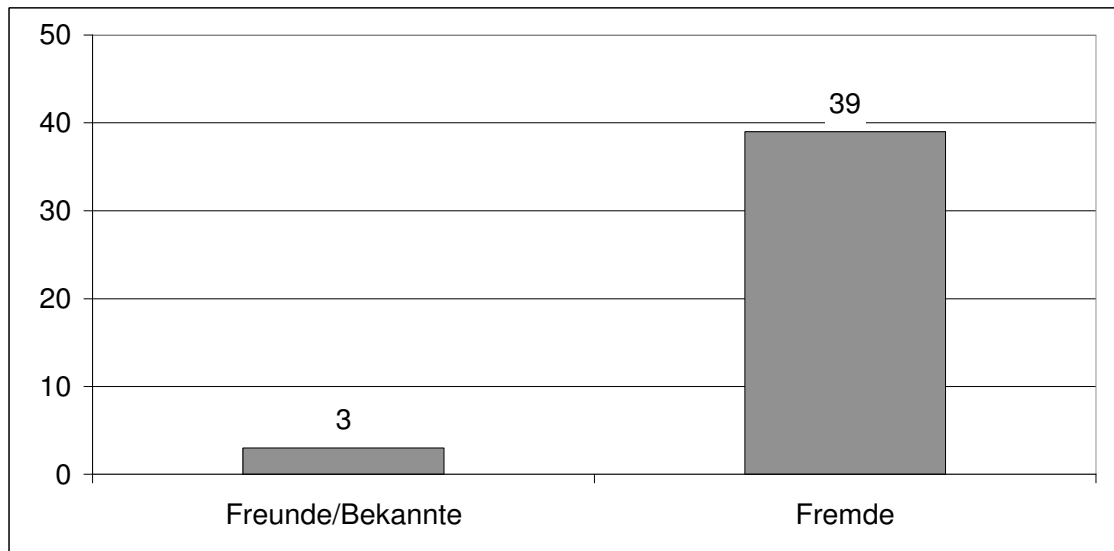


Abbildung 57 Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher problematisch

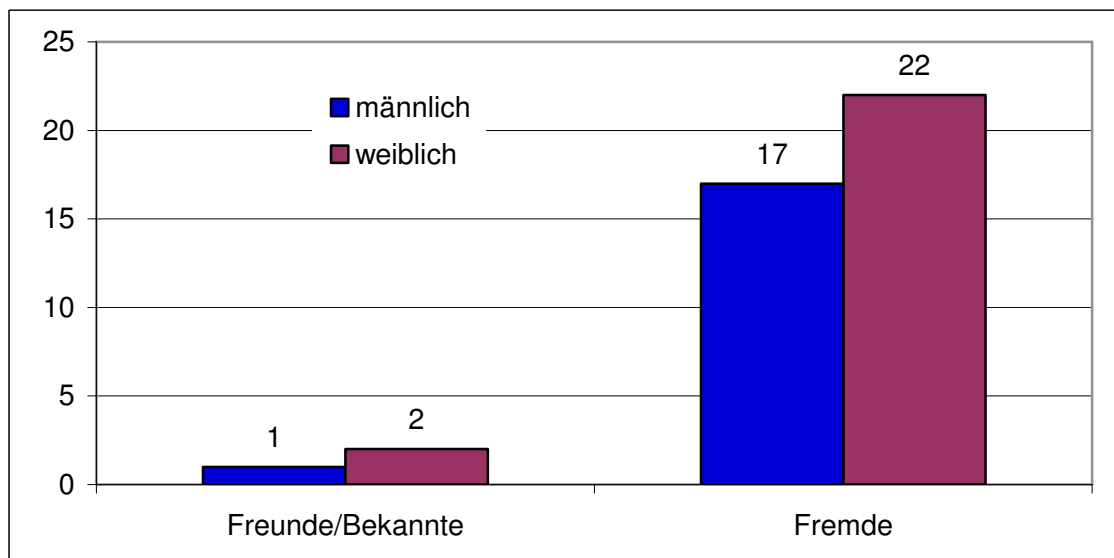


Abbildung 58 Einschreiten als Schutzengel gegenüber Freunden/Bekannten oder Fremden eher problematisch (geschlechtsspezifisch)

Es sind Fremde, bei denen es den Jugendlichen, egal ob männlich oder weiblich, weniger leicht fällt, auf das gefährliche Verhalten aufmerksam zu machen und sie davon abzuhalten. Als Gründe wurden überwiegend die nicht vorhersehbaren Reaktionen der Angesprochenen und die Angst vor Aggressionen genannt sowie die Befürchtung, sich zu blamieren.

„Ich glaube, wenn das jetzt irgendwie Fremde wären, dann könnte es auch sein, dass die jetzt irgendwie total aggressiv darauf reagieren oder so.“ (WS450029, weiblich)

„Dass man nicht ernst genommen wird. Dass die einem einfach sagen: ‚Du kennst mich doch gar nicht. Ich kann noch fahren, auch wenn ich jetzt drei Cocktails oder was weiß ich getrunken habe!‘, und wenn man aber schon eindeutig sieht, der kann nicht mehr richtig laufen, wie soll er dann Auto fahren. Dass die einem einfach sagen, dass man es umsonst gesagt hat, sich umsonst dahin gestellt hat und gesagt hat: ‚Hey, komm, du fährst jetzt nicht mehr!‘, und sich irgendwie zum Affen macht oder so.“ (WS450031, weiblich)

„Und bei Fremden kann ich einfach nicht abschätzen, wie die darauf reagieren und dass man dann nachher nicht noch in Schwierigkeiten kommt.“ (WS450056, männlich)

„Bei Fremden weiß man ja nie, wie die so reagieren, und gerade, wenn die was getrunken haben, und so.“ (WS450062, weiblich)

„Gerade, wenn man jetzt mit Freunden da ist und dann ein Fremder dabei ist, also ein flüchtig Bekannter, und der dann fährt, dass man das dann immer so ein bisschen auf den nächsten schiebt: ‚Du kennst ihn doch besser, sag du ihm das mal!‘ Weil man ja schon ein bisschen Bammel davor hat, zu einem Fremden zu sagen, also bei einem Fremden irgendwas bestimmen zu wollen.“ (WS450061, männlich)

„Ich kenne sie ja nicht so richtig, und dann hätte ich gar keine Argumente irgendwie, was zu sagen.“ (WS450055, männlich)

„Weil man die vielleicht auch nur so oberflächlich betrachtet und die einen selber auch nur so oberflächlich betrachten und man die ja nicht wirklich kennt und nicht weiß, wie die reagieren.“ (WS450014, weiblich)

„Ich stelle mir bei Bekannten so ältere Leute vor. Na, ja. Denen gegenüber was zu sagen, wäre dann etwas respektlos.“ (WS450038, männlich)

Nur eine Befragte hatte sich bewusst entschieden, nicht als Schutzengel einzuschreiten, obwohl es eine Situation gegeben hatte, die ein solches Handeln erfordert hätte bzw. in der ein Eingreifen möglich gewesen wäre. Über die Situation berichtet sie, dass sie mit Bekannten beobachtet habe, wie andere junge Fahrer deutlich zu schnell fuhren. Mit diesen Bekannten hatte sie dies auch thematisiert und festgestellt, dass in diesem Moment ein Einschreiten sinnvoll und möglich gewesen wäre, doch

„... sind da welche so rumgerast, und dann haben wir so aus Spaß so gesagt: ‚Ja, wir sind ja Schutzengel, wir müssten eigentlich hingehen, aber wir haben uns nicht getraut.‘ (WS450017, weiblich).

Zwar seien sie und ihre Freundinnen zu diesem Zeitpunkt zu dritt gewesen, da jedoch die Fahrer männlich und in der Überzahl gewesen seien, habe letztlich der Mut gefehlt. Im Nachhinein hatte sich die Befragte nochmals Gedanken zu der Situation gemacht und hätte es besser gefunden, doch eingeschritten zu sein:

„Und dann später habe ich mir dann doch gedacht: Wären wir mal vielleicht hingegangen!“ (WS450017, weiblich).

Die Frage, wie sie ihrer Meinung nach reagieren würde, wenn sie noch einmal eine solche Situation erleben würde, fiel zugunsten des Einschreitens aus. Auf die Frage nach dem „Warum“ gab sie an, durch das Erlebte in ihrem Entschluss zu handeln bestärkt worden zu sein:

„Ich denke schon, dass ich das dann machen würde. Weil, also so, wenn man auch bei einem im Auto sitzt und der schneller fährt, dann sagt man ja auch schon: „Fahr mal langsamer!“, oder so. Aber dann ist jetzt halt das noch größer so als dieser Wille, das zu sagen.“ (WS450017, weiblich).

8.2.5 Grad persönlicher Verpflichtung zum Einschreiten

Gefragt wurde auch danach, wie hoch die Befragten ihre subjektiv empfundene Verpflichtung einschätzen, tatsächlich als Schutzengel einzuschreiten, wenn dies geboten ist.

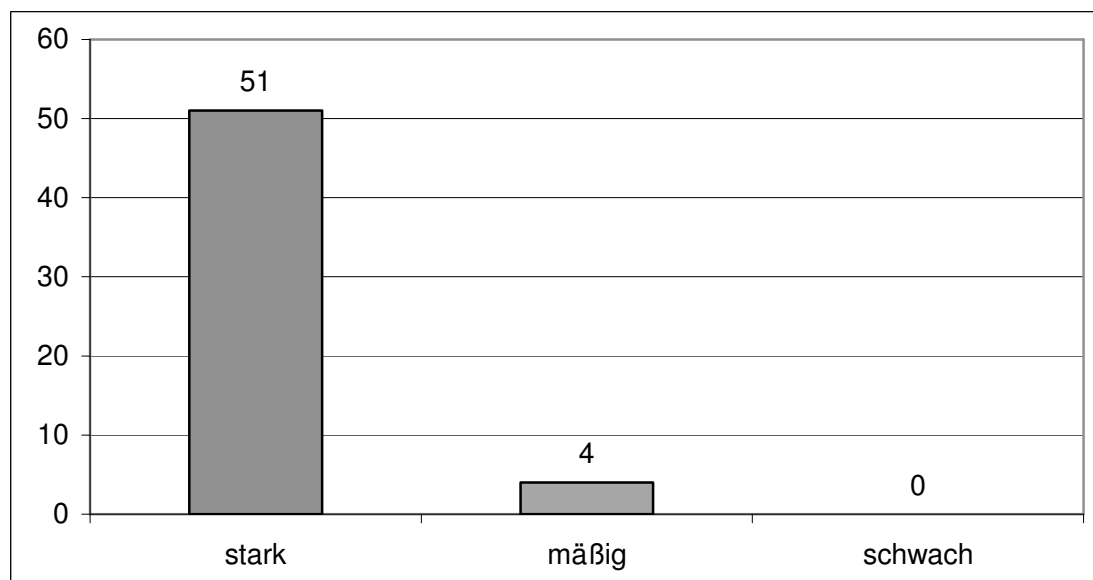


Abbildung 59 Persönliche Verpflichtung zum Einschreiten

Nahezu alle befragten Schutzengel empfanden eine starke Verpflichtung zum Einschreiten, wenn sie verkehrsgefährdendes Verhalten bei anderen Fahrern beobachten.

„Ja, dann denke ich immer: „Ja, ich bin ja jetzt eigentlich Schutzengel. Dann müsste ich ja jetzt eigentlich was sagen!“ (WS450017, weiblich)

„Also, ich denke schon, dass man da irgendwas sagen sollte und so, weil es kann ja immer was passieren, und dann fühlt man sich schuldig, wenn man nichts gesagt hat, und wenn man dann was gesagt hat und der halt immer noch sich betrunken hinters Steuer setzt, dann kann man zumindest sagen: ‚Ja, ich habe es ihm ja gesagt!‘, und so weiter.“ (WS450024, weiblich)

„Also, ich habe dazu ja gesagt dazu, da teilzunehmen, und wenn ich da schon einen Ausweis habe oder dazu verpflichtet bin, dann muss ich das ja machen.“ (WS450045, männlich)

„Also, mit dem Projekt auf jeden Fall schon, weil man da ja auf jeden Fall nachdenklicher wird, und dann, denke ich, schon. Mit dem Projekt auf jeden Fall mehr.“ (WS450067, männlich)

„Ich fühle mich da eigentlich sehr verpflichtet, weil ich es denen vorher gesagt habe, und wenn sie es trotzdem machen und dann einen Unfall bauen, dann fühle ich mich echt scheiße eigentlich.“ (WS450066, weiblich)

Im Rahmen der Befragung wurden den Schutzengeln Aussagen vorgelesen, die den Anspruch eines Menschen auf Hilfeleistung ausdrücken. Sie sollten spontan auswählen, mit welcher(n) sie sich am ehesten identifizieren können. Dabei handelte es sich um die folgenden Aussagen:

- Aussage 1: Jeder kann nur soviel Hilfe verlangen, wie er auch bereit wäre, anderen gegenüber zu leisten.
- Aussage 2: Wenn ich annehme, dass der andere mir auch helfen würde, dann helfe ich ihm.
- Aussage 3: Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden.
- Aussage 4: Für alle sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger.

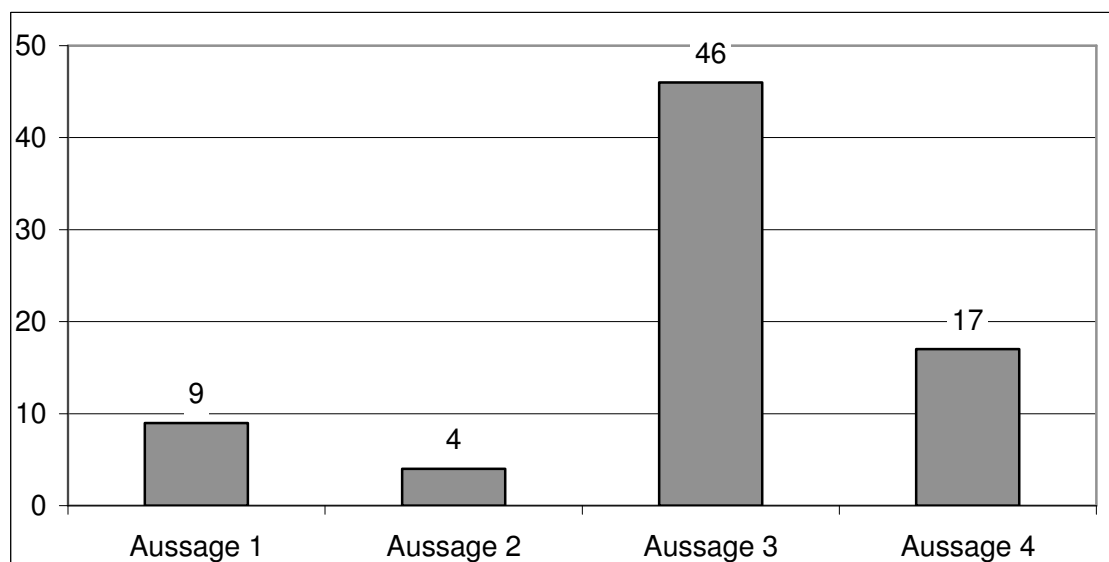


Abbildung 59 Zustimmung zu Aussagen bzgl. Hilfsanspruch

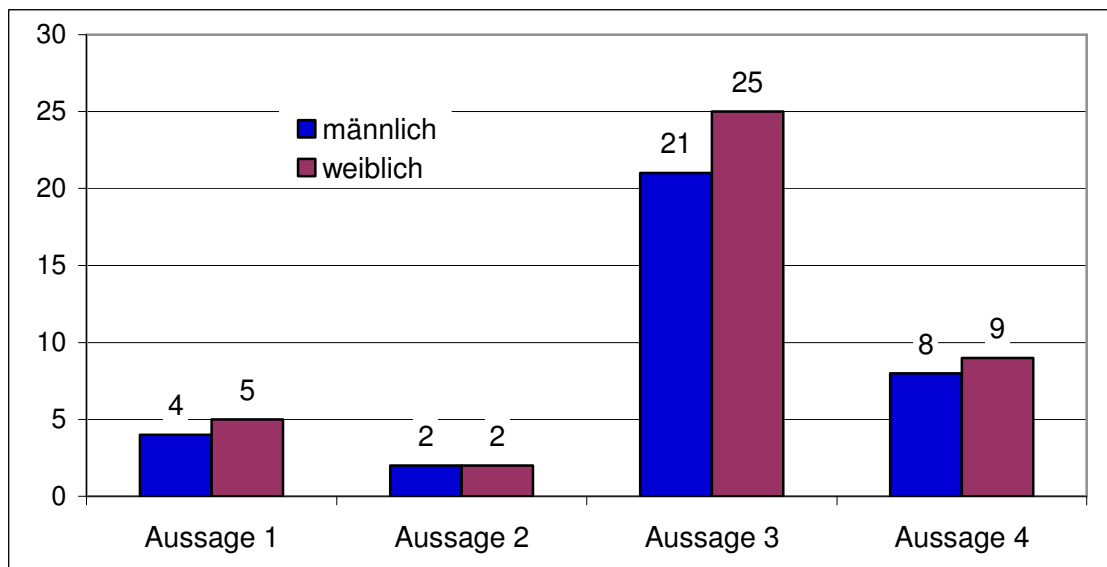


Abbildung 61 Zustimmung zu Aussagen bzgl. Hilfsanspruch (geschlechtsspezifisch)

Die meiste Zustimmung seitens der befragten Schutzengel erhielt Aussage 3 *Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden*. Diese Aussage stellt auf eine umfassende Hilfeleistung ab (Bedürfnisprinzip).

Mit einigem Abstand folgte Aussage 4 *Für alle sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger*. Abgestellt wird bei dieser Aussage darauf, dass jeder die Hilfe erhält, die er benötigt, unabhängig von seinem eigenen gesellschaftlichen Beitrag (Gleichheitsprinzip).

Unter Männern und Frauen sind die Zustimmungen zu den Aussagen gleichmäßig verteilt.

8.2.6 Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Handeln

Die befragten Schutzengel wurden aufgefordert, ihre Vermutung hinsichtlich dessen zu äußern, was andere dazu verleiten könnte, sich verkehrsgefährdend zu verhalten, beispielsweise zu schnelles Fahren oder Fahren unter Alkohol-/Drogeneinfluss.

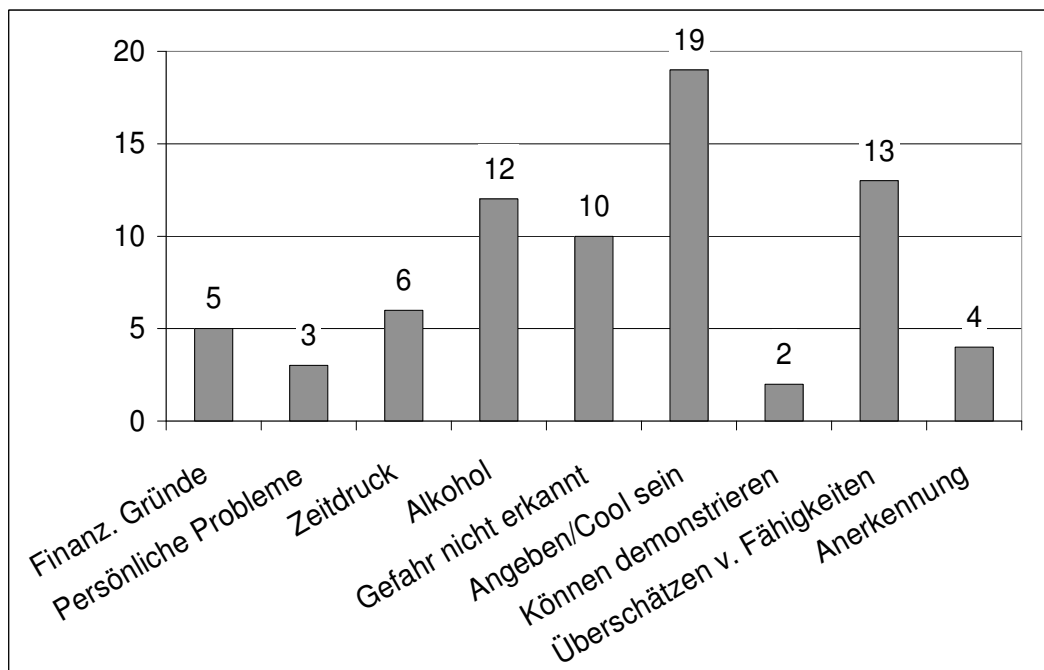


Abbildung 62 Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer

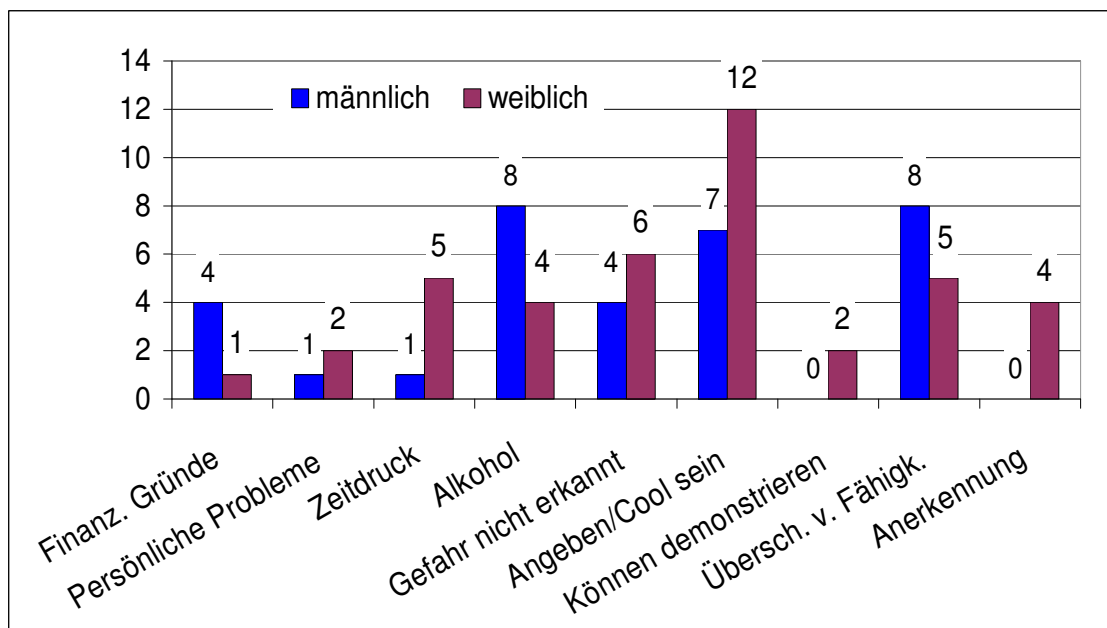


Abbildung 63 Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer (geschlechtsspezifisch)

Die von den Befragten angenommenen Gründe dafür, dass sich junge Fahrer verkehrsgefährdend verhalten, beziehen sich überwiegend auf das Bestreben, vor Gleichaltrigen „cool“ sein zu wollen sowie auf das Überschätzen der eigenen (Fahr-) Fähigkeiten und des Einflusses von Alkohol.

Bei der Auswertung der Geschlechterverteilung ist auffallend, dass es vor allem männliche Befragte sind, die den Einfluss von Alkohol und das Überschätzen der eigenen Fähigkeiten als Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten annehmen. Weibliche Befragte hingegen sehen die Faktoren „angeben“ und „cool sein wollen“ sowie das Streben nach Anerkennung der Gruppe und Zeitdruck als Auslöser.

„Ich glaube, im jugendlichen Alter ist es einfach das Coolsein. ‚Ja, ich habe jetzt den Führerschein. Ich kann jetzt fahren!‘, einfach dieses Coolsein. ‚Ich kann dir zeigen, wie schnell ich fahren kann!‘, oder so.“ (WS450021, weiblich)

„Ja, ist halt, dass man dann cool ist, oder, also, wenn man Leute mitnimmt und dann irgendwie ein bisschen was getrunken hat oder so, dann fängt man das Rasen an, dann ist man ja viel cooler, wenn man schneller fährt als die anderen Leute.“ (WS450029, weiblich)

„Ich kann mir wohl vorstellen für Anerkennung in der Gruppe.“ (WS450014, weiblich)

„Er denkt einfach, dass es nichts ändern würde, dass er betrunken genauso gut fahren kann oder angetrunken.“ (WS450038, männlich)

„Ich denke, einerseits ist das eine Selbstüberschätzung, dass man sich noch für sicher hält, also, dass man sicher fahren kann trotz des hohen Tempos.“ (WS450047, männlich)

Zu der Frage, warum junge Fahrer vermutlich unter dem Einfluss berauschender Mittel zu schnell fahren, hat ein großer Teil der Befragten bestimmte Vorstellungen. Die Frage, ob sie dafür Verständnis aufbringen, wird eindeutig negativ beantwortet.

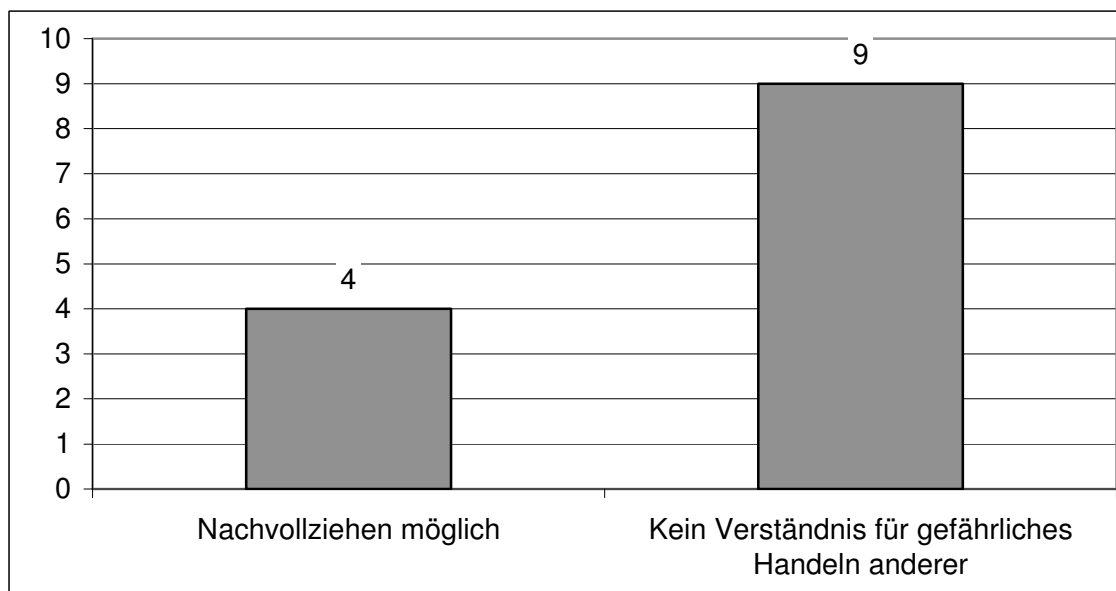


Abbildung 64 **Verständnis für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer**

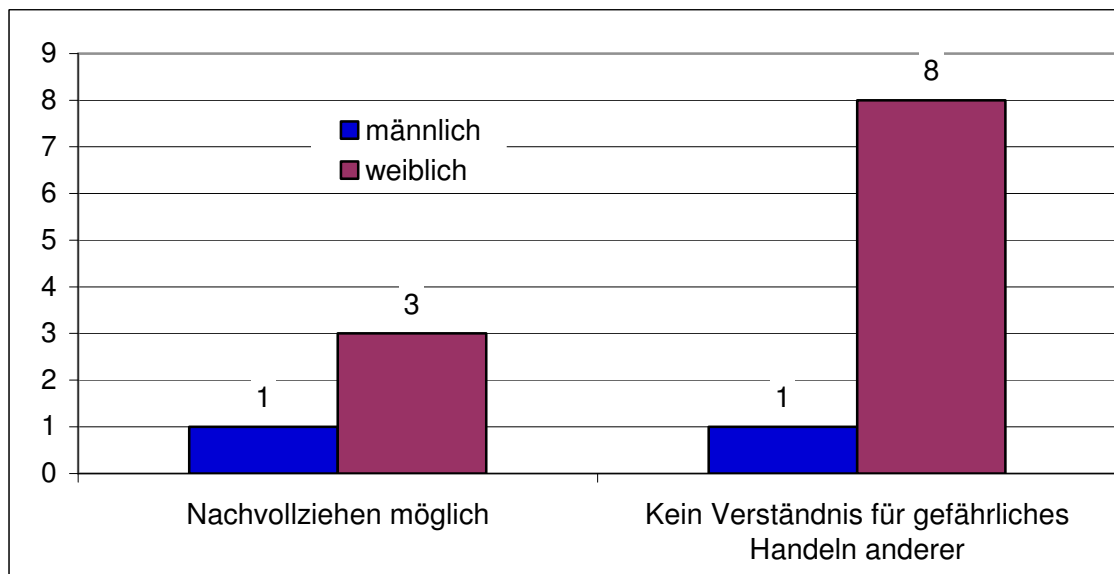


Abbildung 65 **Verständnis für verkehrsgefährdendes Verhalten Junger Fahrer (geschlechtsspezifisch)**

Auffallend ist hier, dass vor allem weibliche Befragte die Frage nach dem Verständnis für gefährliche Verhaltensweisen beantwortet haben. Jungen Frauen äußern klar und unmissverständlich ihr Unverständnis diesbezüglich.

8.3 Rund um das Schutzengelprojekt

Der dritte Teil der Befragung befasst sich mit Themen rund um das Projekt Schutzengel. Es sind Fragen, die sich mit dem äußeren Erscheinungsbild des Projekts (Internetauftritt, Flyer, Medienberichte) und der Gestaltung der Kampagne auseinandersetzen. Auch die Betreuung der aktiven Schutzengel, die ja einen besonderen Stellenwert im Projekt besitzt, da sie als Multiplikatoren in den Peergroups eingesetzt werden, ist hier Thema.

Zunächst wurde in Erfahrung gebracht, wie die Befragten auf das Schutzengelprojekt aufmerksam geworden sind, welches Medium ihr Interesse an einer Teilnahme am stärksten geweckt und sie am stärksten angesprochen hat. Schließlich konnten in einem sehr offen gehaltenen Gesprächsabschluss Vorschläge zur Verbesserung oder Ergänzung des Projekts bemacht werden.

Aufmerksamkeit auf das Projekt

Im Zusammenhang mit der Frage, wie die Befragten auf das Projekt Schutzengel aufmerksam geworden ist, wurde in Erfahrung gebracht, auf welche Weise sie davon

Kenntnis erhielt und was sie daran am meisten angesprochen hat. Mehrfachnennungen waren in diesem Bereich möglich.

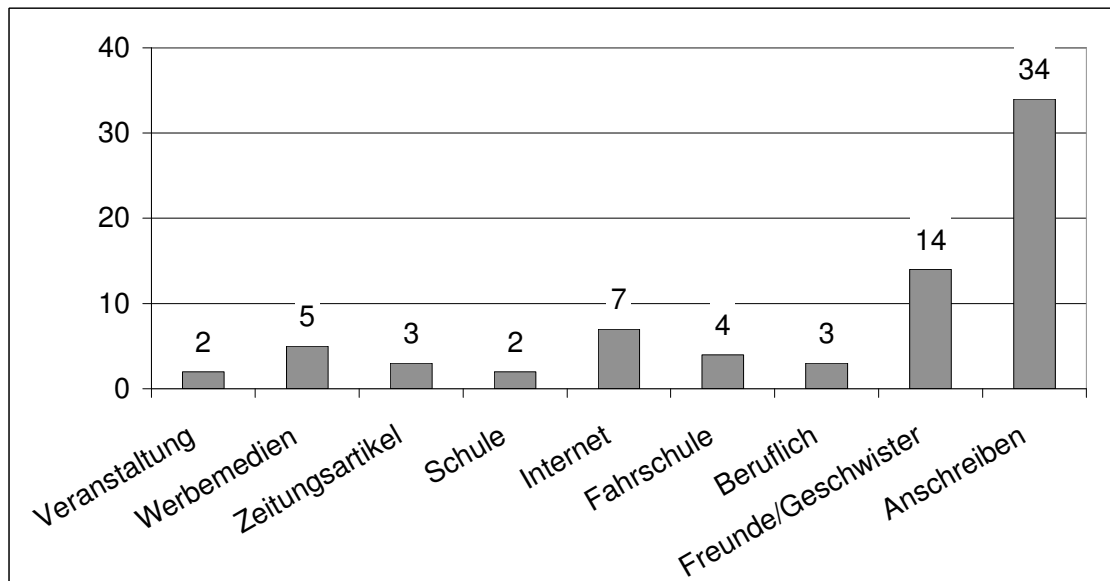


Abbildung 66 Aufmerksamkeit auf das Projekt

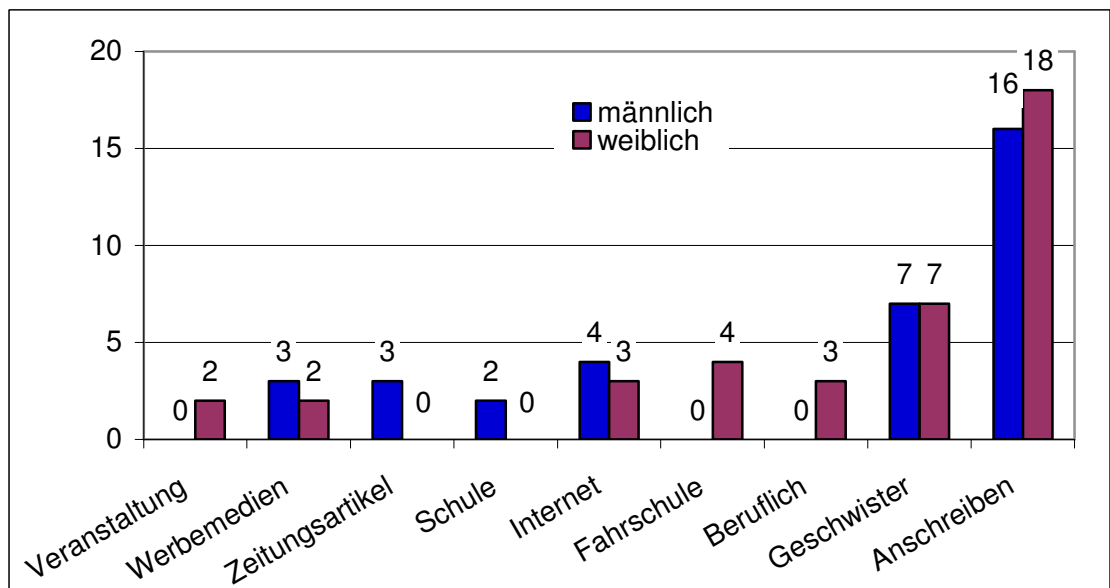


Abbildung 67 Aufmerksamkeit auf das Projekt (geschlechtsspezifisch)

Es fällt auf, dass der überwiegende Teil der Befragten durch das persönliche Anschreiben des Kreises auf das Projekt aufmerksam wurde. Auch Freunde und Geschwister brachten die Befragten damit in Kontakt. Unter den weniger oft genannten Antworten wird der Internetauftritt am häufigsten erwähnt, Veranstaltungen, Werbematerial und Fahrschule werden dagegen nur en passant gestreift. Hinsichtlich der Geschlechterverteilung lässt sich kein spezifischer Unterschied feststellen.

Der Blick auf die Altersverteilung fördert jedoch Unterschiede zwischen den einzelnen Altersstufen zutage:

Alter	16	17	18	19	20	21	22	23
Veranstaltung	0	2	0	0	0	0	0	0
Werbemedien	1	2	2	0	0	0	0	0
Zeitungsartikel	0	1	0	1	1	0	0	0
Schule	0	0	1	0	1	0	0	0
Internet	3	1	2	1	0	0	0	0
Fahrschule	0	0	2	2	0	0	0	0
Beruflich	0	0	1	0	0	1	1	0
Freunde/ Geschwister	9	1	2	2	0	0	0	0
Anschreiben	9	6	8	6	1	1	1	2

Tabelle 1 **Aufmerksamkeit auf das Projekt (Altersklassen)**

Es ist interessant, dass besonders diejenigen Befragten, die aufgrund ihres Alters noch keinen Führerschein besitzen vor allem von Freunden und Geschwistern auf das Projekt aufmerksam gemacht wurden. In Fahrschulen Fahrschule wurden diejenigen auf das Projekt aufmerksam, die im Alter von 18 bzw. 19 Jahren dort ihren Führerschein machten – zu einem Zeitpunkt, als das Projekt schon lief. Von Werbung und Internet wurde überwiegend die jüngere Altersgruppe der 16- bis 19-Jährigen erreicht.

Betreuung der Aktiven Schutzengel

Die insgesamt fünf befragten aktiven Schutzengel waren ausnahmslos mit der Betreuung durch die Projektgruppe zufrieden.

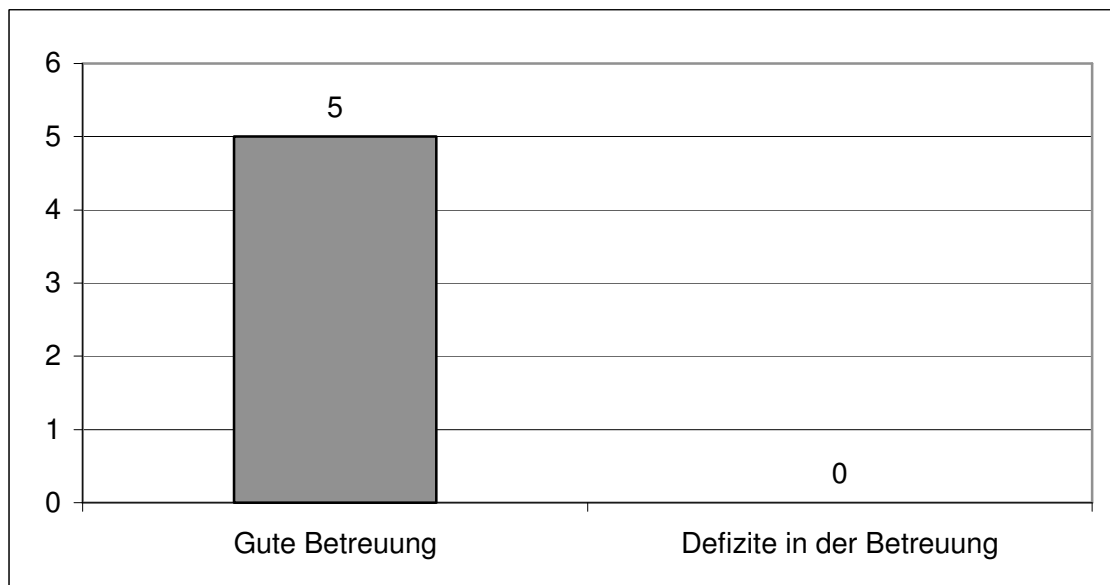


Abbildung 68 Zufriedenheit aktiver Schutzengel mit Betreuung

Bewertung der Gesamtkampagne

In puncto Gestaltung der Gesamtkampagne ging es vor allem um die Frage, ob das Design und die optische Aufbereitung der Inhalte die Zielgruppe ansprechen. Dies betraf Internetseiten, Flyer, Banner und Werbematerialien/Stände.

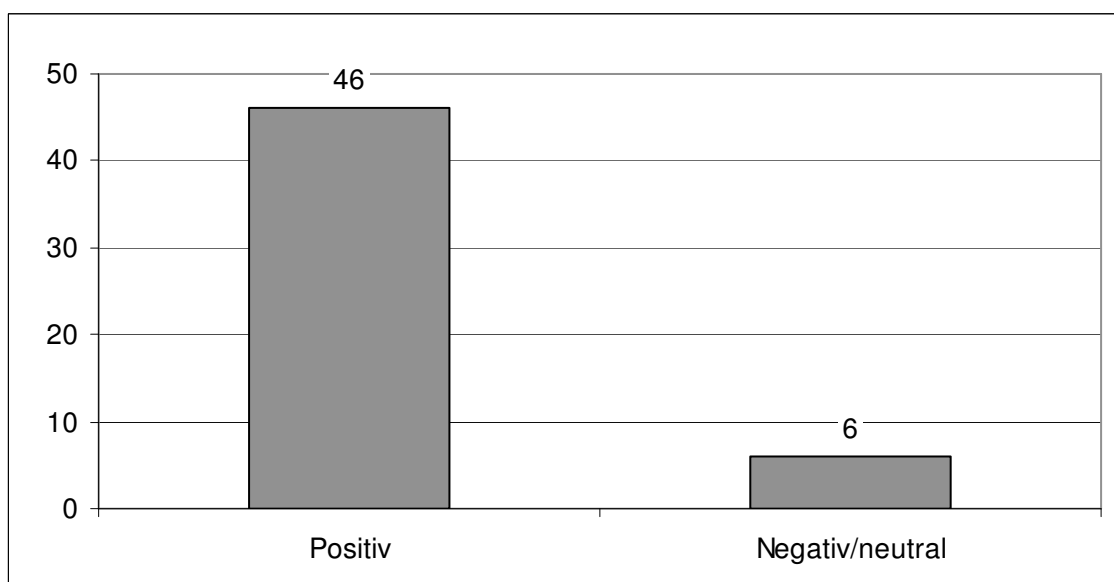


Abbildung 69 Bewertung der Kampagnengestaltung

Die Kampagne, mit der das Schutzengelprojekt im Kreis Gütersloh bekannt gemacht und betrieben wird, wurde von den Befragten durchgängig positiv bewertet.

„Ja, es ist relativ einfach. Man weiß direkt, was man damit verbinden muss. Also jeder weiß, dass das halt dieses Logo vom Schutzengelprojekt ist und nicht so viele Details und so, dass man das halt gerade beim Autofahren direkt erkennen kann und so.“ (WS450015, weiblich)

„Dieses optische Logo finde ich persönlich o.k., es ist aber zu optimieren. Es ist nicht so das, was den durchschnittlichen Jugendlichen anspricht, sagen wir mal so. Ich wüsste aber auch nicht, wie man es besser machen könnte.“ (WS450054, weiblich)

„Also, rein optisch finde ich die ganz gut, auf jeden Fall. Die Karte finde ich auch richtig super, sieht man nicht jedes Mal so eine Karte so. Rein inhaltlich, ja, das ist auch gar nicht mal so schlecht. Ich finde das vielleicht ein bisschen oberflächlich.“ (WS450040, männlich)

„Ich finde, das ist eigentlich ziemlich gut umgesetzt, zum Beispiel dieses Video auf der Internetseite, was ja eine gute Beispielsituation gibt. Das zeigt einem dann auch noch mal genauer, wie wichtig das wirklich ist, da zu helfen.“ (WS450047, männlich)

Bewertung des Internetauftritts

Auch bei der Bewertung des Internetauftritts fielen die Bewertungen tendenziell positiv aus, wenngleich durchaus Verbesserungsvorschläge gemacht wurden.

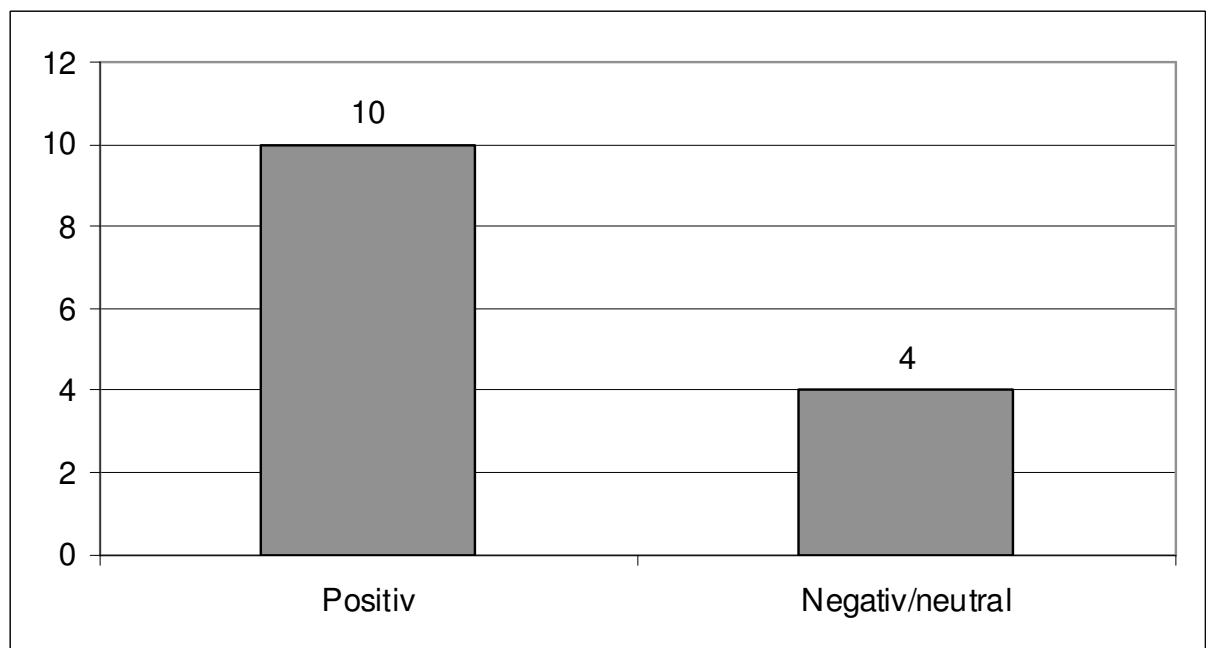


Abbildung 70 Bewertung des Onlinedesigns/Internetauftritts

„Im Internet finde ich es manchmal ein bisschen problematisch, sich da auf der Internetseite zurechtzufinden. Die ist nicht ganz so übersichtlich.“ (WS450018, weiblich)

„Also, am interessantesten fand ich eigentlich die Internetseite schon. Da gucke ich dann auch öfter mal, was es da halt so gibt, weil es gibt da ja auch manchmal so Angebote irgendwie auf irgendwelchen Partys oder so, und von daher finde ich das ziemlich interessant, was da halt auch so drinsteht.“ (WS450029, weiblich)

„Von der Außendarstellung, ich weiß nicht, mit diesen Engelchen, manchmal ... Ich war letztens, als diese Umfrage war, auf der Seite wieder und dann, ich weiß nicht, es wirkt

ein bisschen kindisch, finde ich, manchmal so mit diesen beiden Farben. Aber das ist wahrscheinlich auch, jeder hat da einen anderen Geschmack. Mir ist es ein bisschen zu jugendlich vielleicht gestaltet, aber, ich denke, das ist ja auch eigentlich die hauptansprechbare Gruppe dafür.“ (WS450043, männlich)

Bewertung der Werbematerialien

Die Außendarstellung des Schutzengelprojekts durch Flyer, Aktionen und Banner im Kreisgebiet wurde von den befragten Schutzengeln überwiegend als nicht auffallend beschrieben. Zwar waren den meisten die Materialien bekannt, die Präsenz in der Öffentlichkeit wurde überwiegend jedoch als nicht ausreichend empfunden.

„Also, ich finde diese Flyer und Sticker schon ganz gut.“ (WS450014, weiblich)

„Also, ab und zu liest man auch in der Zeitung davon, und die ist doch recht unauffällig. Zwar groß, als das gestartet ist, und dann wurde auch immer berichtet: ‚Zwei Wochen läuft das, und da sind schon so viele Schutzengel registriert!‘, und danach kam nicht mehr so viel.“ (WS450016, weiblich)

„Also, hin und wieder bekomme ich Newsletter, aber sonst hört man nicht viel davon.“ (WS450016, weiblich)

„So, was die Flyer angeht, da habe ich, glaube ich, noch nie einen in die Hand bekommen.“ (WS450026, weiblich)

„Also, so viel gesehen von dieser Aktion habe ich in der Öffentlichkeit bis jetzt noch gar nicht so.“ (WS450037, weiblich)

„Berichte in den Medien habe ich noch gar nicht mitbekommen.“ (WS450033, männlich)

„Was ich super fand, zum Beispiel, wo wir mit Freunden im Kino waren, da war ein Polizist, und der hat halt auch diese Flyer verteilt vom Schutzengelprojekt, und das fand ich eigentlich ganz super.“ (WS450040, männlich)

„Das ist schon gut, dass man hier erinnert wird.“ (WS450045, männlich)

„Ich fahre täglich auch die Strecke von Borgholzhausen, wo ich wohne, nach Bielefeld, und wenn ich dann in den Kreis Gütersloh von Bielefeld wieder reinkomme, dann steht da auch sofort: ‚Be my Schutzengel!‘, also Werbung für das Projekt, und das spricht einen auch sofort an.“ (WS450046, männlich)

„Also, ich sehe vor allem Schilder an der Straße. Ich finde die optisch jetzt nicht so ansprechend, weil ich erst mal die Farben total grässlich finde und wie das aufgemacht ist.“ (WS450049, männlich)

„Aber so öffentlich habe ich eher weniger gehört so, dass man sagt, dass das Schutzengelprojekt irgendeine Aktion hat oder so.“ (WS450055, männlich)

„Diesen Aufkleber, den man dazu gekriegt hat, den benutze ich nicht.“ (WS450055, männlich)

„Die habe ich noch nicht gesehen.“ (WS450056, männlich)

„Auch, dass jetzt hier so ein Stand ist, finde ich gut.“ (WS450069, männlich)

„Sehr ansprechend, doch. Haben viele auch am Auto kleben, habe ich gesehen, die Aufkleber hinten.“ (WS450065, weiblich)

Die Frage, ob es aus der Sicht der Befragten noch Ideen, Ergänzungen oder Verbesserungsvorschläge für das Schutzengelprojekt gibt, wurde häufig mit eigenen Optimierungsvorschlägen beantwortet.

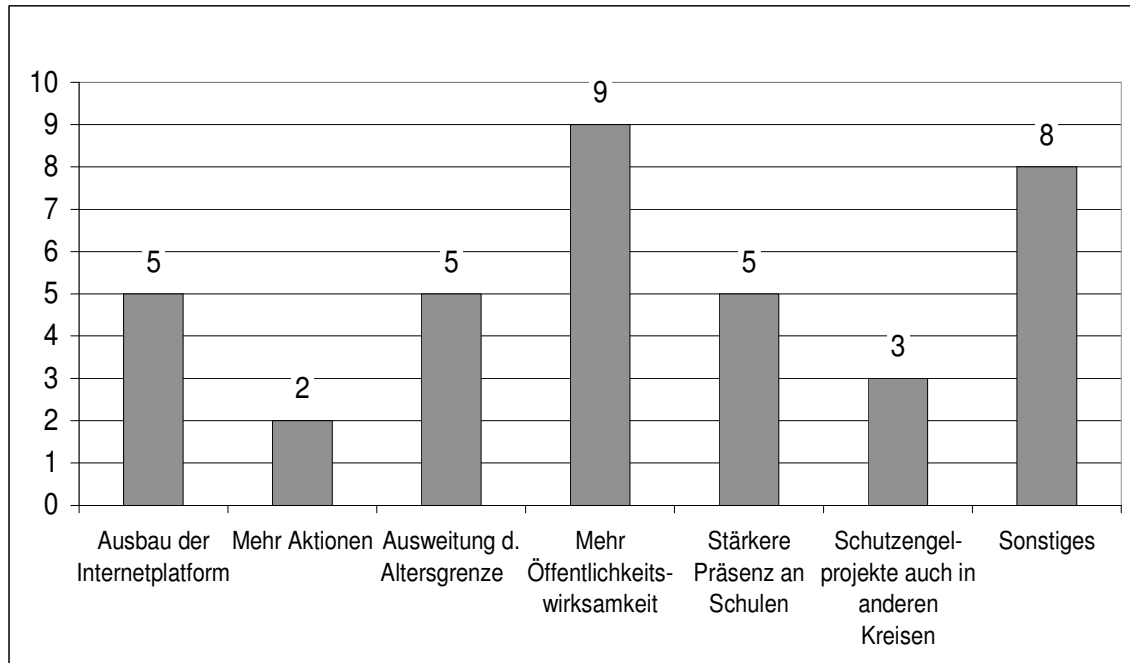


Abbildung 71 Optimierungsvorschläge Werbematerial

Überwiegend wünschten sich die Befragten mehr Präsenz in der Öffentlichkeit und an Schulen. Auch einen Ausbau bzw. eine Optimierung der Internetplattform und eine Ausweitung der Altersgrenze wurden häufiger gewünscht.

Unter dem Punkt „Sonstiges“ wurden Vorschläge unterbreitet, die sich auf diverse Verhaltenshinweise, die Möglichkeit zur Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings oder Erste-Hilfe-Maßnahmen bezogen.

„Also, ich fänd’ so halt Aufklärungskampagnen noch sinnvoll, weil so kriegt man davon eigentlich nicht viel mit, finde ich.“ (WS 450015, weiblich)

„Und ich habe jetzt halt zum Beispiel in der Innenstadt oder so noch nie Werbung dafür gesehen. Also, das würde das Projekt, glaube ich, noch voranbringen.“ (WS 450035, weiblich)

„Mehr Präsenz in den Medien oder ja, die schreiben ja schon die Jugendlichen an, ob die das andauernd machen, bei jedem. Auf jeden Fall mehr Präsenz zeigen, vielleicht auch auf den Seiten sich zeigen, auf denen die Jugendlichen unterwegs sind: SchülerVZ und ähnlichen. Das wäre es.“ (WS 450033, männlich)

„Ich finde, man könnte vielleicht irgendwie an Schulen oder so noch darüber aufklären. Weil so kriegt man das halt meistens nur so am Rand mit.“ (WS 450035, weiblich)

„Das Problem ist, es ist noch zu wenig Präsenz da. Es müsste mehr in die Schulen gegangen werden und gesagt werden: ‚Das ist kein Projekt irgendwie, das euch

abschrecken soll oder irgendwie euch zeigen soll, dass ihr nicht betrunken Auto fahren sollt!’, sondern dass es eben halt ein Projekt ist, das die Gemeinschaft fördern soll und anderes auch und eben halt auch den Alkoholkonsum am Steuer eben halt beispielsweise nicht fördern soll. Da würde ich eher in die Schulen reingehen und da eben halt eine Stunde mit den Schülern machen und dort dann beispielsweise Bilder und Filme eben halt auch zeigen. Oder auch Schüler darüber selber entscheiden lassen, weil viele machen es so, die haben zwar diesen Anschrieb bekommen, sagen: ‚Ja, gut, was ist das denn?’, lesen sich den ersten Satz durch, vielleicht spricht sie ja auch schon der Name nicht so wirklich an, weil sie den meinetwegen uncool finden, und dann sagen sie: ‚Nein, ich lass das lieber!’ Also, da muss mehr Präsenz auch vor Ort sein. Es muss Präsenz auf den Märkten, auf den Veranstaltungen in Gütersloh sein, es muss Präsenz sein, wenn eine Sommerveranstaltung ist und da Alkohol ausgegeben wird. Da müssen eben halt meinetwegen ‚Sei-ein-Schutzengel!’-Schilder sein oder so was. Oder Polizei eben halt dort stehen und dann eben halt dieses Projekt auch vertreten.“ (WS 450055, männlich)

„Wenn einfach die Internetseite ein bisschen peppiger gestaltet wäre. Also, das habe ich auch schon von vielen gehört, dass ... Gut, ich bin jetzt auch kein Internetfachmann, aber viele haben schon gesagt, das ist ja ein bisschen alles überaltet, und da gibt es ein Forum, aber da schreibt nie einer was rein. Also, das ist ein bisschen veraltet und sollte eventuell überarbeitet werden.“ (WS 450054, weiblich)

„Ich weiß nicht, allerdings könnte man mehr eigentlich in dieser Schutzengel-Gruppe auch machen, noch ein bisschen aktiver sein. Dass man ein bisschen öfter angeschrieben wird, dass man an mehreren Veranstaltungen teilnehmen kann, wo man halt sich dementsprechend mit den Schutzengeln austauschen kann.“ (WS 450034, weiblich)

9. Diskussion der Ergebnisse

Im Folgenden werden die Befragungsergebnisse diskutiert, interpretiert und mit den relevanten Theorieansätzen und wissenschaftlichen Erkenntnissen in Beziehung gebracht. Die Diskussion erfolgt dabei, ebenso wie die Ergebnisdarstellung, untergliedert in die drei großen Befragungsteile des Interviews:

- Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt
- Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts
- Rund um das Schutzengelprojekt

Weiterhin werden die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung denen Onlinebefragung (Limbourg/Mühlenbruch, 2010) zum Schutzengelprojekt *be-my-angel* gegenübergestellt.

Im Weiteren erfolgt die Darstellung des Schutzengelhandelns beim Einschreiten gegenüber Jungen Fahrern im Straßenverkehr um ihr Risikoverhalten zu unterbinden vor dem Hintergrund des *Rubikonmodell der Handlungsphasen* von Heckhausen und Gollwitzer (1987).

9.1 Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt

Der Grund zur Registrierung im Projekt, der mit großem Abstand am häufigsten angegeben wurde, war der Wunsch, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, insbesondere hinsichtlich des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss. Die Rabatte, die von allen registrierten Schutzengeln bedingungslos in Anspruch genommen werden können, spielen für eine Anmeldung nur eine untergeordnete Rolle. Damit bestätigt sich dieser Wunsch als ernsthaftes Motiv. Hier hat sich eine geringfügig stärkere Ausprägung des Motivs in Interviews mit jungen Männern gezeigt. Bei der näheren Betrachtung der Daten fällt auf, dass die befragten männlichen Jugendlichen häufiger als die weiblichen Befragten in ihren Interviews betonten, durch ihre Registrierung einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten zu wollen. Insgesamt betrachtet äußerten diesen Wunsch jedoch weniger männliche als weibliche Befragte. Als Erklärung dafür kann vermutet werden, dass es den männlichen Befragten offenbar sehr wichtig war, genau diese Absicht als Grund für ihre Registrierung im Projekt *be-my-angel* besonders zu betonen.

Die Registrierung ist häufig die Folge davon, dass sich die Befragten zuvor Gedanken über Verkehrssicherheit und ihre altersspezifischen Gefahren gemacht haben. Anlässe dafür waren Medienberichte und Erfahrungen im eigenen Freundeskreis, die offenbar nicht nur den Wunsch hervorbrachten, zur Verkehrssicherheit beizutragen, sondern auch in der konkreten Registrierung mündeten. Auch dieser Befund bestärkt die Ernsthaftigkeit der Motivation der Schutzengel.

Als Schutzengel im Projekt *be-my-angel* registriert zu sein, hat für alle Befragten geschlechtsunabhängig eine hohe Bedeutung. Ein Aspekt dieser Bedeutung scheint in dem Wunsch nach Eigen- und Fremdverantwortung zu liegen, die sich in dem Motiv zur Teilnahme an Projekt bereits deutlich gemacht hat. Eine Befragte drückt diesen Wunsch mit eindrucksvollen Worten aus:

„Also, dass nicht nur Polizeibeamte oder Verkehrswächter, also die Erwachsenen, Verantwortung für unser Tun tragen, sondern auch wir selbst für uns und unsere Freunde und so“ (WS450016, weiblich)

Auch die Wertigkeit des Schutzengelausweises, die eine Mehrheit der Befragten hoch einschätzt, deutet in diese Richtung. Dieses gilt um so mehr für junge Frauen. Die Bedeutung des Ausweises besteht vor allem in der Anerkennung und Rückhalt im Fall von konkretem Handlungsbedarf, die damit in Zusammenhang gebracht wird. Der

Ausweis wird darüber hinaus auch als Ausdruck der Selbstverpflichtung empfunden. Aber auch in den Aussagen derjenigen, die dem Ausweis keine besondere Bedeutung zumessen, besteht der positive Aspekt darin, dass er gegenständlich und greifbar das Projekt und damit den Schutzengelgedanken repräsentiert. Indem die Schutzengel ihn bei sich tragen und zum Erhalten von Vergünstigungen vorzeigen, werden sie immer wieder an ihre Selbstverpflichtung und die Ziele des Projekts erinnert.

Nahezu alle Befragten unterhalten Kontakte zu anderen Teilnehmern des Schutzengelprojekts. Wenngleich dabei auch des Öfteren über das Projekt gesprochen wird – vor allem von jungen Frauen und aktiven Schutzengeln – handelt es sich darüber hinaus ganz allgemein um soziale Kontakte unter Gleichaltrigen. Hier zeigt sich eine gelungene und gesunde Themenmischung, die – bei aller Ernsthaftigkeit der Motive – altersgemäße Interessen nicht ausklammert und eben dadurch tragfähige soziale Verbundenheit ausdrückt.

Da sich die große Mehrheit der Befragten schon vor der Registrierung mit Verkehrssicherheitsthemen auseinandergesetzt hatte, war es von Interesse zu erfahren, über welche Wege die dafür nötigen Informationen gewonnen wurden. Hier hat sich gezeigt, dass Medien oder Freundeskreis die Informationsbeschaffung dominieren, während Fahrschulen oder Schulen mit ca. einem Drittel unterrepräsentiert sind. Dies zeigt weiteren Handlungsbedarf an, um mehr Sensibilität für altersspezifische Gefahren im Verkehr zu mobilisieren. Wünschenswert ist eine gezielte und aufeinander aufbauende Information junger Fahrer in einem Rahmen, der Raum lässt für Diskussionen und Meinungsaustausch, um Einstellungs- und Verhaltensänderungen anzuregen.

Das Schutzengelprojekt hat allerdings solche Veränderungen bei den Befragten deshalb überwiegend nicht bewirkt, weil diese bereits zuvor sensibilisiert waren. Hier zeigt sich allerdings eine Geschlechterdifferenz. Während junge Frauen mehrheitlich bereits vor der Registrierung sensibilisiert waren und ihre Einstellungen entsprechend auch nicht durch die Teilnahme am Projekt verändert haben, was dies bei jungen Männern anders. Diese wurden zu beinahe 50 Prozent erst durch das Projekt für die Gefahren alterstypischen Verkehrsverhaltens sensibilisiert. Sie hatten sich eher aus abstrakten Gründen der Verantwortung für das Projekt registriert, nicht aber weil ihnen die konkreten Gefahren bewusst waren. Die Teilnahme am Schutzengelprojekt führte den Aussagen der Befragten zufolge überwiegend zur Untermauerung einer bereits

bestehenden positiven Einstellung oder sogar zu einer vermehrten Auseinandersetzung mit Themen der Verkehrssicherheit und damit auch zu einer Zunahme der Sensibilität im Straßenverkehr. Insbesondere die männlichen Befragten überdachten und änderten ihre Einstellung zu Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Sie konnten also durch die Projektteilnahme günstig und einsichtig beeinflusst werden.

Nahezu alle befragten Schutzengel trauten es sich zu, andere von gefährlichem Verhalten im Straßenverkehr abhalten zu können. Das Gefühl der Selbstwirksamkeit ist Grundvoraussetzung dafür, eine entsprechende Handlung in Erwägung zu ziehen, wie im Kapitel 4.4 zum geplanten Handeln nach Ajzen (2002) dargestellt wurde. Schutzengel, die annehmen, dass ein junger Fahrer auf ihre Intervention eingeht werden demnach eher zum Handeln bereit sein, also solche, die nicht dieser Überzeugung sind. Vor diesem Hintergrund ist es sehr erfreulich, dass fast alle Schutzengel an die Wirksamkeit ihres Handelns glauben. Das Projekt sollte in der Öffentlichkeit gerade die Wirksamkeit des Schutzengelhandelns propagieren, um mehr Junge Fahrer dafür zu gewinnen.

Schutzengel zu sein ist kein Ehrenamt im klassischen Sinne. Jedoch sollen sich die Teilnehmer am Projekt für andere engagieren. Ihr Engagement besteht darin, auch entgegen einem möglichen Gruppendruck z.B. nicht zu anderen ins Auto zu steigen, wenn der Fahrer betrunken ist oder Drogen genommen hat. Es ist daher denkbar, dass diejenigen, die bereits ein Ehrenamt übernommen haben, sich im Sinne des Projektgedankens einzubringen. Zwar liegen derzeit keine Referenzzahlen zur Verbreitung ehrenamtlicher Tätigkeiten in der Altersgruppe der 16- bis 24-Jährigen vor, jedoch kann das Ergebnis von fast 50 Prozent der Befragten, die sich aktuell oder in der Vergangenheit ehrenamtlich betätigten, als relativ hoch eingeschätzt werden. Die Annahme, dass die Übernahme von sozialer Verantwortung bzw. prosozialem Verhalten sich in ehrenamtlichen Tätigkeiten ausdrückt, scheint damit zumindest begründet. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass gezielt junge Männer und Frauen in Ehrenämtern für eine Teilnahme am Projekt angesprochen werden sollten.

Rabatte und Vergünstigungen sind ein zentraler Baustein bei der Konzeption des Schutzengelprojekts. Diese sollen als Ansporn oder Belohnung wirken und die Selbstverpflichtung der Teilnehmer stärken. Wenngleich nur wenige der Befragten solche Vergünstigungen in Anspruch genommen haben – junge Männer deutlich mehr als junge Frauen – wurden diese nahezu ausnahmslos als positiv bewertet. Es zeigte

sich, dass die Befragten offenbar ihre verantwortungsbewussten Motive nicht durch Rabatte geschmälert wissen wollten, aber dennoch ein gewisser Identifikationseffekt daraus entsteht. Denn, je öfter der Schutzengelausweis vorgezeigt wird – auch z.B. für ein Freigetränk – desto klarer positioniert sich der Halter in seiner besonderen Funktion und Überzeugung.

9.2 *Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts*

9.2.1 *Vorab erlebte verkehrsgefährdende Situation*

Bei den Antworten auf die Frage, ob bereits vor der Registrierung im Schutzengelprojekt Erfahrungen mit einer Situation gemacht wurden, die ein Einschreiten als Schutzengel erforderlich machen würde, ist auffallend, dass vor allem die jungen Frauen zustimmten. Bei den Befragten, die über Dritte oder die Medien von derartigen Situationen gehört hatten und bei denjenigen, die noch in keiner derartigen Situation gewesen sind, ist kein deutlicher geschlechtsspezifischer Unterschied erkennbar.

In Nordjütland (Dänemark), wo das Schutzengelprojekt seinen Ausgang nahm, war es ursprünglich so konzipiert, dass ausschließlich junge Frauen als Schutzengel gewonnen wurden, da diese in aller Regel ein vernünftigeres Fahrverhalten im Straßenverkehr zeigen als ihre männlichen Altersgenossen (Niedersächsische Fachhochschule, 2004). Diese Erkenntnisse können offenbar durch die Befragung der Gütersloher Schutzengel bestätigt werden. Es sind überwiegend die weiblichen Befragten, die, als sie sich in einer gefährlichen Verkehrssituation befanden, diese auch als solche einschätzten. Es kann vermutet werden, dass auch die männlichen Befragten bereits vor ihrer Teilnahme am Projekt eine verkehrsgefährdende Situation erlebt, diese aber nicht als solche erkannt haben. Für diese Annahme spricht, dass die männlichen Schutzengel angaben, sehr viel seltener eine verkehrsgefährdende Situation erlebt zu haben, jedoch ebenso häufig wie die weiblichen Befragten von einer solchen Situation über Dritte erfahren hatten. Aufgrund der Information durch Dritte war die geschilderte Situation als gefährlich gekennzeichnet und musste nicht selbst entsprechend interpretiert werden.

Infolgedessen scheint der Ansatz des Schutzengelprojekts *be-my-angel*, der sowohl jungen Frauen als auch jungen Männern freistellt, sich als Schutzengel zu registrieren, in die richtige Richtung zu weisen. Denn auf diese Weise werden auch Junge Fahrer für

die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Diese Annahme bestätigt sich durch weitere Erkenntnisse der vorliegenden Studie:

9.2.2 Eigenes Handeln als Schutzengel

Mehr als die Hälfte der Befragten hatte angegeben, schon einmal als Schutzengel eingeschritten zu sein. Bei diesen Schutzengeln, die schon einmal eingeschritten sind, gibt es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede. Wenngleich junge Frauen im Gegensatz zu jungen Männern überwiegend schon vor ihrer Teilnahme am Projekt für die relevanten Verkehrssicherheitsthemen sensibilisiert waren, haben junge Männer diesbezüglich durch ihre Teilnahme am Projekt aufgeholt. Damit kann die Entscheidung, beim Gütersloher Schutzengelprojekt neben weiblichen auch männliche Schutzengel aufzunehmen, als sinnvoll eingestuft werden. Eines der Ziele des Projekts ist es, eine Verhaltensänderung bei den Schutzengeln bewirken. Dies scheint bei jungen Männern besonders deutlich gelungen zu sein.

Da sich bis auf eine Ausnahme alle Schutzengel im Sinne des Projekts zum Eingreifen in einer entsprechenden Gefahrensituation durchringen konnten oder sich zumindest mit den relevanten Verkehrssicherheitsthemen intensiver beschäftigt hatten, wenn sie noch keine Gelegenheit zum Eingreifen gehabt hatten, kann insgesamt konstatiert werden, dass die Sensibilisierung der am Projekt beteiligten jungen Menschen positiv zu bewerten ist. Diese Einschätzung wird im Weiteren dadurch bekräftigt, dass die Befragten vor allem durch ihr Interesse an der Verkehrssicherheit motiviert wurden, am Projekt teilzunehmen, nicht aber durch gewährte Rabatte oder Vergünstigungen. Es ist erkennbar, dass die Befragten sich im Zusammenhang mit ihrer Registrierung mit den relevanten Verkehrssicherheitsthemen auseinandergesetzt haben.

Häufig wurde als Begründung für ein Einschreiten als Schutzengel die Sorge um das eigene und das fremde Wohl genannt. Hier zeichnet sich ab, dass im Moment des Einschreitens der Wunsch im Vordergrund stand, eine Gefahrensituation zu verhindern. Die Rabattmöglichkeiten sind dagegen bei keinem der befragten Schutzengel erkennbar gewesen.

Überwiegend schilderten die befragten Schutzengel das Einschreiten gegenüber Fahrern, die unter dem Einfluss von Alkohol standen. Ebenfalls berichtet wurde über zu schnelles Fahren als Grund zum Tätigwerden als Schutzengel. Das Verhindern von Fahrten unter Drogeneinfluss wurde nicht genannt. Ein möglicher Grund dafür, dass Fahrten unter Alkohol häufiger als Ursache für das Einschreiten genannt wurden als der

vorausgegangene Konsum von Drogen, könnte darin zu sehen sein, dass der Konsum von legal erhältlichem Alkohol auf Veranstaltungen und in der Freizeit weiter verbreitet ist als der Konsum von illegal zu beschaffenden Drogen. Auch sind Betrunkene für medizinische Laien leichter zu erkennen, sei es an ihrem Geruch oder an den alkoholbedingten Ausfallerscheinungen. Dass Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit weniger häufig als Ursache für das Eingreifen der Schutzengel genannt wurde, könnte darin begründet sein, dass zu schnelles Fahren sich erst dann als Situation zum Einschreiten ergibt, wenn sich der Schutzengel mit im Auto befindet. Ein Verhindern von Trunkenheitsfahrten hingegen kommt vor allem dann infrage, wenn eine Fahrt unmittelbar bevorsteht. Dieses Fehlverhalten kann somit von einer größeren Personenanzahl bemerkt werden, und das Eingreifen ist also nicht nur auf diejenigen beschränkt, die sich zu diesem Zeitpunkt im Auto befinden. Weiterhin ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit und eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht ganz so einfach für Fahrzeuginsassen zu bemerken, insbesondere dann nicht, wenn sie durch Unterhaltung oder Musik abgelenkt sind oder den Tachometer aus den Augen lassen.

Wenn die befragten Schutzengel einen Jungen Fahrer auf sein verkehrsgefährdendes Verhalten angesprochen haben, kam es, bis auf wenige Ausnahmen, überwiegend zu einer Verhaltensänderung bei diesem. Nicht immer wurde das Einschreiten jedoch als völlig unproblematisch geschildert bzw. der potenzielle Fahrer uneingeschränkt zur Einsicht gebracht. In Einzelfällen half nur die Wegnahme des Autoschlüssels, um einen alkoholisierten Fahrer davon abzuhalten, sich hinter das Steuer eines Autos zu setzen. Auch wenn die Fahrer sich nicht sofort von ihrem Verhalten abbringen ließen, war das Einschreiten der Schutzengel überwiegend erfolgreich. Häufig fanden sich auch andere Anwesende, die den Schutzengel in seinem Handeln unterstützt haben. Dies zeigt, dass es wichtig ist, einen Anfang zu machen, auch wenn sich die Situation zunächst nicht als leicht lösbar darstellt. Das Vorgehen in einer brenzligen Situation lädt andere dazu ein, es dem Vorangehenden gleichzutun. Hier bestätigen sich die Annahmen hinsichtlich des *bystander* Effekts (Latané/Nida, 1981) allgemein und der sozialen Hemmung (Bierhoff, 1982). Die Schutzengel mussten gelegentlich aus einer Gruppe heraustreten und haben damit die Umstehenden aktiviert. Es kann ihnen also prosoziales Verhalten bestätigt werden, das einen positiven Einfluss auf die Umstehenden ausübt.

Beim überwiegenden Teil der geschilderten Fälle erhielten die Einschreitenden Unterstützung durch andere Personen, die ebenfalls in der Situation anwesend waren.

Diese Unterstützung kann einerseits darauf zurückzuführen sein, dass durch das Handeln des Schutzengels die Bewertungsangst (Latané/Nida, 1981) der Umstehenden reduziert wird. Indem ein anderer den Anfang beim Eingreifen in einer Situation macht, verlieren die übrigen Anwesenden nicht nur die Zweifel an ihrer Einschätzung der Situation, sondern erhalten eine Bestätigung. Darüber hinaus greift hier auch das Modelllernen (Bandura, 1976). Dabei tritt der Schutzengel als Modell auf, in dem sich die noch zweifelnden Umstehenden wiedererkennen und seinem Handlungsbeispiel folgen (Smith et al., 1972). Es ist davon auszugehen, dass Umstehende in einer relevanten Situation der Peergroup angehören und damit eine entsprechende Ähnlichkeit gegeben ist. Die Annahme, nach der Junge Fahrer eher von ihrer Peergroup lernen, als von Eltern oder offiziellen Instanzen erweist sich in dieser Studie also als richtig.

Auch wenn die befragten Schutzengel in einer relevanten Situation nicht immer ein einsichtiges Verhalten des Angesprochenen schildern, so reagierte der weit überwiegende Teil der angesprochenen Jungen Fahrer am nächsten Tag eindeutig positiv. Im Nachgang wurde es von denjenigen, die von einem verkehrsgefährdenden Verhalten abgebracht werden konnten, als positiv gewertet, dass sie an der Durchführung ihres Vorhabens gehindert wurden. In der Situation selbst ist häufig Alkohol im Spiel, das mahnende Einschreiten des Schutzengels wird in diesen Fällen als überzogen oder ärgerlich erlebt. Am nächsten Tag jedoch, nüchtern und reflektiert, ist es für den überwiegenden Teil der Angesprochenen einsichtig, ja, sie sind z. T. erleichtert, dass sie vor einer Gefahrensituation gewahrt wurden.

Angelehnt an die Überlegungen, nach denen sich Stimmungen auf prosoziales Verhalten auswirken, eine positive Stimmung also begünstigend wirkt (Kaiser, 1981; North et al., 2004), wurde bei den befragten Schutzengeln nach der Stimmung in einer relevanten Situation gefragt. Den typischen tödlichen Verkehrsunfall von Jungen Fahrern beschreibt Schulze (1998) als einen, der sich auf einer Fahrt in der Freizeit mit Freunden ereignet und durch Kontrollverlust, Alkoholeinfluss und hohe Geschwindigkeit geprägt ist. Es kann also unterstellt werden, dass die jungen Leuten ausgelassen und in gehobener Stimmung waren. Nahezu alle Befragten äußerten, ihre Stimmung sei gut gewesen und nicht durch Angst oder Unsicherheit gekennzeichnet. Gehandelt wurde damit überwiegend aus einer gehobenen Grundstimmung heraus, was das Einschreiten als Schutzengel offenbar begünstigt hat. Andererseits können sich gerade in einer ausgelassenen Stimmung Hemmungen aufbauen, diese durch

vernünftiges Handeln zu stören. Dass dennoch fast alle befragten Schutzengel eine Gefahr durch ihr Eingreifen verhindert haben, spricht für die Ernsthaftigkeit ihrer Motivation und drückt erneut ein ausgeprägtes Maß an prosozialer Motivation aus.

Nur wenige der Befragten haben sich beim Einschreiten unsicher oder ängstlich gefühlt. Alle anderen gaben an, sich sicher gefühlt zu haben, sei es aufgrund von Ärger oder Wut über das Verhalten eines anderen, oder auch, weil sie überzeugt waren, das Richtige zu tun. Hier drückt sich erneut die Ernsthaftigkeit aus, mit der die befragten Schutzengel sich ihrer Aufgabe widmen. Zweifel an ihrem Tun lassen sich aus den Aussagen der Befragten nicht entnehmen.

Jeder der befragten Schutzengel, der schon einmal in einer verkehrsgefährdenden Situation eingeschritten war, würde in einer vergleichbaren Situation wieder so handeln. Dieses Ergebnis spricht dafür, dass der Verkehrssicherheitsgedanke bei den Schutzengeln manifestiert werden konnte. Der erlebte Erfolg des eigenen Handelns ist offenbar verantwortlich dafür. In diesem Sinne kann also von einer Verfestigung des Projektziels auf individueller Ebene gesprochen werden.

Nur eine Befragte, hatte sich bewusst entschieden, nicht als Schutzengel einzuschreiten, obwohl es erforderlich und möglich gewesen wäre. In diesem Fall war es den Gesamtumständen geschuldet, dass sie auf ein Handeln verzichtet hatte. Da ihr jedoch durch das Erlebte klar wurde, wie wichtig ein Einschreiten gewesen wäre, sprach sie von der festen Absicht, in einer neuerlichen Situation einzuschreiten. Die Entscheidung tätig zu werden oder nicht, fällt häufig innerhalb kürzester Zeit. Ist die Überzeugung, einschreiten zu müssen, nicht stark genug oder die eigene Unsicherheit zu sehr ausgeprägt, wird eher dagegen entschieden. Ein solches Erlebnis kann jedoch, wie in dem obigen Fall, dazu führen, das eigene Verhalten kritisch zu reflektieren und den Handlungswillen in Zukunft zu stärken.

9.2.3 Einschreiten als Schutzengel antizipiert

Diejenigen Schutzengel, die noch keine Gelegenheit gehabt haben, einen Jungen Fahrer vor einer Gefahrensituation zu bewahren, gaben an, sich diese Situation bereits gedanklich vorgestellt zu haben. Es hatte also bereits im Vorfeld eine Auseinandersetzung mit der Situation und ihrer vermuteten Reaktion darauf stattgefunden.

Bis auf eine Befragte gaben alle Schutzengel an, dass sie in einer Situation, wie sie durch das Projekt verhindert werden soll, einschreiten würden. Auch die unschlüssige Befragte tendierte eher zum Einschreiten, abhängig von den jeweiligen situativen Umständen. Es liegt also auch bei diesen Schutzengeln eine hohe Motivation vor. Dies war allerdings auch nicht anders zu erwarten. Interessant sind die recht konkreten Vorstellungen, die die Befragten hinsichtlich einer entsprechenden Situation und ihres möglichen Verhaltens haben. Vor allem das Fahren unter Alkoholeinfluss wurde als typische Situation genannt, die ein Einschreiten erfordert. Das antizipierte Verhalten reichte von einfacher Ansprache über den Vorschlag, sich gemeinsam ein Taxi zu nehmen bis hin zur Entwendung des Fahrzeugschlüssels.

Die Befragten schildern durchgängig ein Selbstbild, welches das Einschreiten in einer Gefahrensituation positiv belegt. Ein positiv antizipiertes Verhalten führt nach den Überlegungen von Hartung (2006) zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit, dass es sich auch tatsächlich umsetzen wird. Im Lichte der positiven Selbstwirksamkeitsüberzeugung derjenigen Schutzengel, die bereits einmal eine Gefahrensituation verhindert haben, ist anzunehmen, dass auch diese noch nicht aktiv gewordenen Teilnehmer des Programms ihre Handlungsabsichten umsetzen werden, zumal sie die von den verstärkenden Erfahrungen der anderen Schutzengel und auch vom positiven Feedback in der Öffentlichkeit darin unterstützt werden, wie gem. Hartung (2006) angenommen werden kann.

Nahezu alle befragten Schutzengel nehmen an, dass sie mit einer negativen Reaktion auf ihr Einschreiten zu rechnen hätten. Lediglich eine Befragte geht aufgrund der Zusammensetzung ihres persönlichen Umfelds davon aus, dass diese eher verständnisvoll ausfallen würde. Die erwarteten negativen Reaktionen weichen von den Erfahrungen der bereits aktiv gewordenen Schutzengel ab. Sie reichen von Unverständnis über Spott bis hin zu aggressivem Verhalten. Dennoch haben sich die Befragten entschlossen, sich solchen zeitweiligen Ausgrenzungstendenzen aus ihren Peergroups entgegenzustellen. Auch hier kann vermutet werden, dass die von Hartung (2006) geschilderte positive Norm des prosozialen Verhaltens im Selbstbild einer Person die hohe Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Handlung nahelegt. Die befragten Schutzengel sehen ihr Einschreiten als erstrebenswertes Handeln an und wollen dies, auch gegen die vermuteten Widerstände in die Tat umsetzen. So zeigt sich hier das Vorhandensein einer ausgeprägten eigenen Norm als Ursprung von prosozialem Verhalten.

Im Gegensatz zur antizipierten negativen Reaktion des Angesprochenen in einer Gefahrensituation nehmen fast alle befragten Schutzengel an, dass dieser im Nachhinein ihr Handeln als Schutzengels positiv bewerten wird. Es kann vermutet werden, dass solche reflektierende Einsicht deshalb antizipiert wird, weil am nächsten Tag die Folgen des Alkoholkonsums verfliegen sind und sich einsichtiges Denken durchsetzt. Ganz grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die Schutzengel den Mitgliedern ihrer Peergroup generell ein einsichtiges Denken unterstellen. Vermutlich bauen sie auch einen Teil ihrer Selbstsicherheit, die sie brauchen, um sich durch ihr Eingreifen in einer verkehrsgefährdenden Situation einschreiten zu können, auf diese Annahme auf. Darüber hinaus kann das Einschreiten auch als sozial anerkanntes Verhalten verstanden werden, wenn nicht gar als soziale Norm, die gem. Fischer und Wiswede (2009) im Sozialisationsprozess erworben wird.

Hinsichtlich der Gefühle, die die befragten Schutzengel in der Einschreitsituation bei sich vermuten, halten sich Vorstellungen von der eigenen Selbstwirksamkeit und Gefühle der Unsicherheit die Waage. Dabei sind es nahezu doppelt so viele weibliche wie männliche Befragte, die vermuten, sich eher unsicher zu fühlen. Auch hier weichen die Annahmen der Befragten von den Erfahrungen ab, die bereits aktiv gewordene Schutzengel gesammelt haben. Während Letztere nahezu durchgängig angaben, sich beim Einschreiten weder unsicher noch schlecht gefühlt zu haben, sondern einen Handlungsschub durch Wut bzw. Ärger erlebt zu haben, befürchtet rund die Hälfte der noch nicht aktiv Gewordenen das Gegenteil. Trotzdem steht ihr Entschluss fest, in einer tatsächlichen Situation einzuschreiten. Auch in diesem Zusammenhang erweist sich das Selbstbild der Schutzengel (Hartung, 2006) als wichtiges Fundament für die Handlungsbereitschaft. Es kann angenommen werden, dass das Wohlbefinden durch das höhere Ziel bestimmt wird (Fischer/Wiswede, 2009). Alle befragten Schutzengel erwarten, sich im Nachhinein gut zu fühlen und sogar Stolz zu empfinden. Auch diesen Effekt könnte sich das Schutzengelprojekt zunutze machen, indem dieses gute Gefühl mehr in den Mittelpunkt gerückt wird. Nicht nur, dass durch das Handeln als Schutzengel vielleicht ein Menschenleben gerettet werden kann, sondern auch, dass es ein Zeichen von Stärke ist, sich einzusetzen, kann kommuniziert werden.

Nahezu alle befragten Schutzengel gehen davon aus, bei der Bewältigung der Situation auf die Hilfe von anwesenden Personen zählen zu können. Nur ein kleiner Teil der Befragten erwartet, keine Unterstützung durch Umstehende erwarten zu können. In diesem Punkt entsprechen sich Erwartungen und tatsächliche Erfahrungen. Bei

denjenigen, die bereits eingeschritten sind, konnte der überwiegende Teil der Schutzengel auf die Unterstützung anderer Personen zählen. Nur in wenigen Fällen kam es zu keiner Unterstützung durch Anwesende. Vermutlich sind es auch hier die von den Schutzengeln bei den Umstehenden erwarteten sozialen Normen (Fischer/Wiswede, 2009) der Hilfeleistung, die sie zu dem Schluss verleiten, entsprechende Unterstützung zu erhalten. Auch der *bystander* Effekt (Latané/Nida, 1981) ist in der Alltagswelt bekannt. Durch das modellhafte Handeln des Schutzengels können die Ängste der Umstehenden unangebrachtem Handeln (Bewertungsangst) reduziert, und damit auch die Einschätzung der Situation als weniger gefährlich (pluralistische Ignoranz), aufgebrochen werden.

9.2.4 Einschreiten gegenüber unterschiedlichen Personengruppen

Bei Freunden und Bekannten fällt es den befragten Schutzengeln leichter, sie auf das gefährliche Verhalten aufmerksam zu machen bzw. davon abzuhalten. Als Grund geben die Schutzengel an, dass die Reaktionen von Freunden und Bekannten besser vorherzusehen und Aggressionen eher unwahrscheinlich seien.

Spiegelbildlich dazu fällt es den Befragten bei Fremden weniger leicht, auf das gefährliche Verhalten aufmerksam zu machen und sie davon abzuhalten. Als Gründe dafür werden die nicht vorhersehbaren Reaktionen des Angesprochenen und die Angst vor möglichen Aggressionen und Blamagen genannt.

Hoffmann (1980) führt dazu die soziale Norm der Eigen- und Fremdgruppensolidarität an, die besagt, dass Mitglieder der eigenen Gruppe mehr und schnellere Unterstützung erwarten können als Mitglieder fremder Gruppen. Weiterhin greifen auch hier die Überlegungen des *bystander* Effekts (Latané/Nida, 1981; Bierhoff, 1982), insbesondere die Determinante der Bewertungsangst (ebd). Diese scheint bei gegenüber Fremden ausgeprägter zu sein, als bei bekannten Personen. Die Unsicherheit zu Handeln ist vermutlich ebenfalls innerhalb einer Gruppe von Fremden ungleich höher als bei Bekannten. Die Ergebnisse der Untersuchung stützen diese Annahmen deutlich.

9.2.5 Grad persönlicher Verpflichtung zum Einschreiten

Nahezu alle befragten Schutzengel gaben an, sich zum Einschreiten verpflichtet zu fühlen, wenn sie verkehrsgefährdendes Verhalten bei anderen Fahrern beobachten. Sie sprechen also von einem hohen Grad an Selbstverpflichtung.

Soziale und persönliche Verantwortung zu übernehmen, steht im engen Zusammenhang mit prosozialem Verhalten, wobei diese mit steigender Bedrohlichkeit der Situation zunimmt (Berkowitz, 1978).

Die Entscheidung, ein bestimmtes prosoziales Verhalten zu zeigen, fußt, so Müller und Hassebrauck (1983), auf unterschiedlichen sozialen Prinzipien, die eine bestimmte Vorstellung von Gerechtigkeit widerspiegeln. Aus den vorangegangenen Erkenntnissen, dass die Sensibilisierung für Fragen der Verkehrssicherheit unter den Befragten hoch ist und ihre Motivation zur Teilnahme am Projekt aus eben dieser Sensibilisierung folgt, wird deutlich, dass die meisten Schutzengel entsprechend einer persönlichen Norm handeln.

Was die spontane Entscheidung zugunsten einer Hilfeleistung betrifft, so haben sich die Befragten mehrheitlich für das Bedürfnisprinzip entschieden: „Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden“. Die zweit häufigste Wahl fiel auf das Gleichheitsprinzip: „Für alle sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger“. Beide Aussagen stellen auf eine umfassende Hilfeleistung ab, unabhängig vom möglichen oder angenommenen Beitrag des Hilfebedürftigen.

Das Gerechtigkeitsempfinden der meisten befragten Schutzengel lässt sich demnach in einem Bereich ansiedeln, in dem sich ihr Einschreiten an der Notwendigkeit der jeweiligen Situation orientiert. Damit zeigt sich eine Solidarität zwischen Schutzengel und jungem Fahrer, die auch ohne Gegenleistung zu einer Handlung führt und sich vorwiegend an situativen Merkmalen orientiert.

9.2.6 Vermutete Gründe für verkehrsgefährdendes Handeln

Antworten auf die Frage, worin die Gründe bei Jungen Fahrern für riskantes Verkehrsverhalten liegen könnten, sind vielfältig. Die befragten Schutzengel nannten häufig mehr als eine Ursache. Coolsein-Wollen, Angeberei im weitesten Sinne, Überschätzen der eigenen (Fahr-) Fähigkeiten und Unterschätzen des Einflusses von Alkohol wurden häufig als Ursache für verkehrsgefährdendes Verhalten genannt.

Vor allem die männlichen Befragten vermuteten den Einfluss von Alkohol und das Überschätzen der eigenen Fähigkeiten als Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten. Weibliche Befragte hingegen mutmaßten den Hang zur Angeberei, zum Coolsein-Wollen und zum Streben nach Anerkennung in der Gruppe, aber auch Zeitdruck als auslösende Faktoren.

Mit der Frage nach vermuteten Gründen für verkehrsgefährdendes Verhalten sollte auch festgestellt werden, ob die Befragten sich in die Situation eines anderen hineinversetzen können. Im weiteren Sinne ging es also um Empathie der befragten Schutzengel. Den theoretischen Annahmen von Batson (1991) folgend kann die Empathiefähigkeit einer Person bei ihr die Bereitschaft zu prosozialen Verhaltensweisen erhöhen. Dabei wird das empathische Empfinden sowohl als eine im Sozialisationsprozess erworbene Kompetenz als auch als Ausfluss der situativen Gegebenheit gesehen, in der Ähnlichkeiten zwischen Handelndem und dem Adressaten erkannt oder angenommen werden. Nahezu alle befragten Schutzengel konnten zutreffende Gründe für ein Fehlverhalten von Jungen Fahrern nennen, teils sogar mehrere. Sicherlich kann man die Vorstellung davon, was eine andere Person antreibt, ein bestimmtes Verhalten zu zeigen, nicht völlig mit Empathiefähigkeit gleichsetzen, jedoch ist diese erforderlich, um Gründe dafür nennen zu können. Auch die Tatsache, dass häufig mehrere Ursachen genannt wurden und nahezu alle Schutzengel auf diese Frage geantwortet haben, bestätigt ihre empathischen Fähigkeiten. Diese Empathie wird über das gemeinsame Alter und die damit verbundenen gemeinsamen Interessen erleichtert.

Die explizit nach dem Verständnis für verkehrsgefährdendes Verhalten junger Fahrer gestellte Frage wurde nahezu ausschließlich von weiblichen Schutzengeln beantwortet und ganz überwiegend verneint. Verständnis haben die weiblichen Schutzengel eher nicht für das Fahren unter Alkoholeinfluss und für Raserei. Diese Einstellung verblüfft jedoch nicht, da die befragten Schutzengel ein ernsthaftes Interesse an der Verkehrssicherheit gezeigt haben. Die Schutzengel zeichnet eine hohe Orientierung an den Zielen des Projekts aus. Es ist daher nur folgerichtig, dass sie wenig Verständnis für ein Verhalten aufbringen, das sich gegen die Grundidee des Projekts richtet. Fehlendes Verständnis für Risikoverhalten im Straßenverkehr ist also im Zusammenhang mit der Teilnahmemotivation am Schutzengelprojekt zu sehen und nicht als mangelnde Empathiefähigkeit der Befragten auszulegen.

9.3 Rund um das Schutzengelprojekt

Auch wenn von den befragten Schutzengeln eine Reihe unterschiedlicher Medien genannt wurde, durch die sie auf das Projekt aufmerksam geworden sind, so waren es doch überwiegend das persönliche Anschreiben des Kreises Gütersloh und Freunde oder Geschwister, die den Kontakt zum Projekt bewirkt haben. Andere Alternativen – etwa Veranstaltungen, Internet, Werbemedien, Zeitungsartikel oder die Fahrschule –

wurden lediglich vereinzelt genannt. Dabei lassen sich keine auffälligen Unterschiede zwischen den Antworten männlicher und weiblicher Befragter feststellen. Unter denen, die über Freunde oder Geschwister auf das Projekt aufmerksam wurden, ist die Gruppe der 19-Jährigen besonders stark vertreten. Die mag daran liegen, dass ältere Bekannte bereits im Projekt aktiv sind.

Obwohl die Fahrschulen im Kreis Gütersloh explizit und sehr intensiv in das Schutzengelprojekt mit eingebunden sind, waren es nur jeweils zwei 18- und 19-jährige Befragte, die über diesen Weg auf das Projekt aufmerksam geworden sind. Dieses Ergebnis korrespondiert eng mit der Frage, wie oder wo die Schutzengel mit dem Thema Verkehrssicherheit zuerst in Berührung gekommen seien. Nur ein kleiner Teil gab an, sich in der Fahrschule mit diesen Themen beschäftigt zu haben. Hier zeigt sich deutlich ein Potenzial für Verbesserungen sowohl hinsichtlich der öffentlichen Präsenz des Projekts als auch bezüglich der Aufklärung über Fragen der Verkehrssicherheit.

Alle fünf aktiven Schutzengel fühlten sich durch die Projektgruppe ausreichend und gut betreut. Sie wünschen keine darüber hinaus gehende Betreuung.

Fast alle Schutzengel, die eine Bewertung der Gesamtkampagne *be-my-angel* vorgenommen haben, äußerten sich lobend oder anerkennend über das äußere Erscheinungsbild des Projekts. Es ist daher davon auszugehen, dass die optische Gestaltung des Projekts den Erwartungen von Jungen Fahrern entspricht und zielgruppengerecht umgesetzt wurde.

Die öffentliche Präsenz des Projekts wurde, ebenso wie die dazu genutzten Materialien, wie Flyer, Banner und Zeitungsartikel, überwiegend nicht deutlich wahrgenommen. Damit kommt zur Zeit der Internetpräsenz eine Schlüsselfunktion zu. Der Internetauftritt des Projekts nimmt auch wegen der hohen Bedeutung des Mediums unter Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine besondere Stellung ein. Dazu kommt, dass fast jeder Schutzengel (ausgenommen nur diejenigen, die sich bspw. auf Schutzengelpartys persönlich registrieren lassen), wenn er sich im Projekt registrieren möchte, die Website mindestens einmal besuchen muss. Auch im Hinblick auf die Darstellung des Projekts im Internet fielen die Bewertungen überwiegend positiv aus. Nur die Farben der Kampagne und die als nicht ausreichend bezeichnete Übersichtlichkeit der Seite wurden vereinzelt bemängelt. Diese Möglichkeit, das Interesse von Jungen Fahrern zu wecken und diese für einen regelmäßigen Besuch der Seite (und damit zur ständigen Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen) zu

erwärmen, sollte durch eine besonders zielgruppengerechte und ansprechende Gestaltung des Internetauftritts auf jeden Fall genutzt werden. Es kann vermutet werden, dass ein regelmäßiger Besuch der Internetseite *be-my-angel* die Bindung der Schutzengel an das Projekt und die Identifikation mit den Zielen verstärkt.

Der Schluss, aus diesem Grund auf die anderen Formen öffentlicher Darstellung des Projekts zu verzichten, sollte daraus jedoch nicht gezogen werden. Es kann angenommen werden, dass eine unverhoffte Konfrontation eines Jungen Fahrers mit dem Schutzengelprojekt durch ein Banner, einen Flyer oder einen Medienbericht ebenso eine Auseinandersetzung mit Themen der Verkehrssicherheit hervorruft wie das gezielte Besuchen der Internetseite. Im Gegenteil: Die Befragten wünschten sich größtenteils mehr Präsenz in der Öffentlichkeit (vor allem auch an Schulen). Hinsichtlich der Präsenz des Projekts an Schulen ist noch deutlich mehr zu leisten.

Auch der Wunsch nach einer Optimierung des Internetauftritts wurde gelegentlich genannt. Dafür wären allerdings interaktive Formen der Kommunikation auf der Seite nötig, durch die sich die Schutzengel z.B. ähnlich wie in sozialen Netzwerken verabreden und Erfahrungen austauschen könnten.

Darüber hinaus wurde eine Ausweitung der Altersgrenze gewünscht.

9.4 Vergleich mit der Online-Befragung

Im Rahmen des Projekts Schutzengel *be-my-angel* wurden zwei voneinander unabhängige Untersuchungsansätze verwirklicht. Zum einen handelte es sich um eine Onlinebefragung, die als quantitative Untersuchung durchgeführt wurde, zum anderen um die vorliegende Befragung, die dem qualitativen Forschungsansatz verpflichtet blieb.

Das Gütersloher Schutzengelprojekt wurde von Beginn an durch die Universität Duisburg-Essen wissenschaftlich begleitet. In diesem Rahmen wurde auch eine quantitative Online-Befragung mit 3.074 Schutzengeln durchgeführt, deren Ziele in der inhaltlichen Vertiefung der Unfallanalyse, einer Wirkungsmessung sowie einer Projekt- und Prozessoptimierung lagen (Limbourg/Mühlenbruch, 2009). Um zu ermitteln, ob die Konzeption des Schutzengelprojekts von der Zielgruppe angenommen wird, wurde zur Evaluation der Wirkung ein Methodenmix aus Online-Befragung und Unfallanalyse angewandt, der es ermöglichte, auf unterschiedlichen Ebenen Informationen zu erhalten (Limbourg/Mühlenbruch, 2011).

Die Ergebnisse der Online-Befragung sind in der Dokumentation *Auswertung und Ergebnisse der Befragung der Schutzengel im Kreis Gütersloh 2010* veröffentlicht worden (Limbourg/Mühlenbruch, 2010). Bei der Befragung konnte ein Rücklauf von 3.074 Fragebögen erreicht werden, was einer Rücklaufquote von 33 Prozent entspricht.

Die parallel durchgeführte Analyse der Verkehrsunfallentwicklung bei Jungen Fahrern im Kreis Gütersloh für den Zeitraum von 2007 bis 2010 erfolgte unter Einbeziehung von zwei Kontrollräumen (den Landkreisen Minden-Lübbecke und Heinsberg) sowie der Verkehrsunfallentwicklung im Bundesland NRW (Limbourg/Mühlenbruch, 2011).

Die Ergebnisse der Befragung weisen klar auf eine hohe Wirksamkeit des Projekts hinsichtlich der angestrebten Wirkungsziele hin. Auch aus der Unfallanalyse ist eine positive Wirkung des Projekts hinsichtlich der Verunglücktenzahl deutlich abzuleiten.

Aus der Online-Befragung kann die ernsthafte Motivation der Schutzengel zur Verhinderung von Verkehrsunfällen als Grund für die Registrierung im Projekt überzeugend abgeleitet werden. Darüber hinaus gaben nahezu 80 Prozent der Befragten an, schon einmal als Schutzengel eingeschritten und dabei erfolgreich gewesen zu sein. Auch schätzten sie ihr Handeln als wirksam ein (Limbourg/Mühlenbruch, 2011).

Hinsichtlich der Analyse der Verkehrsunfälle mit Jungen Fahrern ist es insbesondere das Jahr 2009, welches besonders positiv auffällt. Die Projektaktivitäten diesem Jahr wurden dabei durch eine größere Medienberichterstattung über das Schutzengelprojekt begleitet.

Die Verunglücktenzahlen bei Jungen Fahrern gingen im Kreis Gütersloh im Vergleichszeitraum von 2007 bis 2010 gegenüber den Kontrollzeiträumen und dem Landesdurchschnitt in NRW zurück. Dabei betrug die Abnahme im Landkreis Gütersloh etwas mehr als 20 Prozent, in den Kontrollkreisen Heinsberg und Minden-Lübbecke 19 Prozent bzw. 5 Prozent und im Land NRW nicht mehr als 12,7 Prozent (Limbourg/Mühlenbruch, 2011).

Insgesamt kann aufgrund der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung und Beratung zum Verkehrssicherheitsprojekt *be-my-angel* im Kreis Gütersloh von einer positiven Wirkung des Projekts ausgegangen werden kann. Zu dieser Annahme tragen insbesondere die Resultate der Unfallanalyse bei, die mit über 12.000 registrierten Schutzengeln hohe Zahl an Teilnehmern und die Ergebnisse der Online-Befragung über das projektkonforme Verhalten bei (Limbourg/Mühlenbruch, 2011).

Ein Vergleich der Online-Befragung mit der vorliegenden Untersuchung, die sich hinsichtlich der Anzahl der befragten Schutzengel und des methodischen Ansatzes klar voneinander unterscheiden, führt dennoch zu ganz ähnlichen Ergebnissen. Betrachtet man die Zusammensetzung der Stichprobe hinsichtlich der relevanten Kriterien, so fällt auf, dass in beiden Untersuchungen eine vergleichbare Basis zugrunde gelegt wurde. Die aus den Interviews gewonnenen Erkenntnisse unterstützen die Ergebnisse der Onlinebefragung umfassend.

Im Folgenden werden die einzelnen Themenblöcke der beiden Untersuchungen näher dargestellt und miteinander verglichen. Die genannten Ergebnisse der Onlinebefragung sind ebenso wie die Referenzzahlen des Schutzengelprojekts vollständig der Auswertung der Onlinebefragung entnommen (Limbourg/Mühlenbruch, 2010).

Allgemeine Daten

Im Rahmen der Onlinebefragung wurden 3.074 Datensätze erhoben. In der vorliegenden Untersuchung wurden 56 telefonische und persönliche Interviews geführt.

Das Durchschnittsalter lag bei der Onlinebefragung mit 18,8 Jahren etwas höher als bei den Interviews mit 17,7 Jahren. In beiden Untersuchungen entspricht damit das Durchschnittsalter ungefähr dem aller registrierten Schutzengel.

Im Schutzengelprojekt sind rund 58 Prozent weibliche und 42 Prozent männliche Schutzengel registriert. An der Onlinebefragung beteiligten sich etwa 61 Prozent Frauen und 39 Prozent Männer, an den Interviews nahmen in etwa 56 Prozent weibliche und 44 Prozent männliche Personen teil. Die Geschlechterverteilung verhält sich in den beiden Untersuchungen ähnlich; sie ist vergleichbar mit der des Schutzengelprojekts.

Der Wohnort der im Rahmen der Onlinebefragung kontaktierten Schutzengel befand sich zu rund 70 Prozent im Kreisgebiet verteilt, ungefähr 30 Prozent wohnten im Stadtgebiet Gütersloh, was in etwa der Verteilung im Gesamtprojekt entspricht. Die interviewten Schutzengel verteilen sich zu etwa 37 Prozent auf die Stadt Gütersloh und zu gut 63 Prozent auf das umliegende Kreisgebiet.

Rund die Hälfte der Teilnehmer der Onlinebefragung waren Schüler, ungefähr ein Viertel Auszubildende, ca. zehn Prozent Studenten und etwa acht Prozent Arbeitnehmer. Bei den Teilnehmern der vorliegenden Untersuchung nahmen mit rund 80 Prozent überwiegend Schüler teil, gefolgt von Auszubildenden mit einem Anteil von ca. 14 Prozent. Studenten und Arbeitnehmer waren mit ungefähr sechs Prozent

vertreten. Damit lag der Anteil der befragten Schüler in den Interviews deutlich höher als in der Onlinebefragung, die Anzahl der befragten Auszubildenden entsprechend darunter.

Hinsichtlich des angestrebten oder erreichten Schulabschlusses besuchte von den Interviewteilnehmern die Hälfte das Gymnasium, ein Viertel das Berufskolleg, jeweils rund neun Prozent die Realschule oder Hauptschule sowie ein Prozent eine sonstige Schulform. Ähnlich verteilen sich die Schulformen bei der Onlinebefragung. Hier war es fast die Hälfte der Teilnehmer, die ein Gymnasium besuchte, mit 30 Prozent besuchten etwas über ein Viertel das Berufskolleg und etwa 18 Prozent eine Gesamt-, Real- oder Hauptschule.

In der Onlinebefragung gaben rund 20 Prozent der Befragten an, einen Migrationshintergrund zu besitzen, in den Interviews betrug dieser Anteil etwa 30 Prozent.

In puncto Fahrerlaubnis gaben in der Onlinebefragung rund 67 Prozent der Befragten an, einen Führerschein zu besitzen, in den Interviews lag dieser Anteil mit etwa 66 nur minimal darunter.

Die Verteilung der Befragungsteilnehmer stellte sich in den beiden Untersuchungen in Bezug auf Durchschnittsalter, Geschlecht, Wohnort, Schulbildung, Migrationshintergrund und Führerscheinbesitz als vergleichbar heraus. Im Interview zeigt sich lediglich hinsichtlich der Ausbildung ein Unterschied zur Online-Befragung: Hier dominieren die Schüler über die Lehrlinge.

Motivation zur Teilnahme am Projekt be-my-angel

Auf die Frage nach den Gründen zur Teilnahme am Schutzengelprojekt, bei der Mehrfachnennungen möglich waren, gaben in der Onlinebefragung rund 80 Prozent der Befragten an, dass ein Unfallgeschehen sie motiviert habe. Jeweils etwa 40 Prozent gaben Rabatte sowie Angebote und Aktionen als Grund für ihre Teilnahme an.

Bei den Interviews liegt die Verteilung ähnlich. Hier sind es rund 87 Prozent, für die Verkehrssicherheitsthemen ausschlaggebend waren, und etwa 20 Prozent, die Rabatte als Grund angaben. Es gibt also eine etwas stärkere Ausprägung der Verkehrssicherheit als Motiv in Interview.

Aufmerksamkeit auf das Projekt

Auf die Frage, wie die Schutzengel auf das Projekt aufmerksam geworden sind (auch hier waren Mehrfachnennungen erlaubt), erwähnte mit knapp 78 Prozent der überwiegende Teil in der Internetbefragung das Anschreiben, fast 30 Prozent haben über Freunde und Bekannte davon erfahren und jeweils etwa zehn Prozent durch das Internet, Fahrschulunterricht oder persönliche Ansprache seitens anderer Schutzengel, Polizeibeamte oder die Verkehrswacht.

Im Rahmen der Interviews waren rund 60 Prozent der Befragten durch das Anschreiben auf das Projekt aufmerksam geworden. Ein Viertel hatte durch Freunde oder Geschwister davon erfahren und rund zwölf Prozent durch das Internet. Somit ist, was diese Frage angeht, die Verteilung der Antworten in beiden Untersuchungen vergleichbar.

Handeln als Schutzengel

Ob sie in ihrer Funktion als Schutzengel bereits einmal eingeschritten sind, und andere Gleichaltrige dazu aufgefordert haben, ihr Verhalten im Straßenverkehr zu ändern, haben im Rahmen der Onlinebefragung rund 78 Prozent der Schutzengel bejaht.

Von den interviewten Schutzengeln gaben knapp 60 Prozent an, schon einmal als Schutzengel tätig geworden zu sein. Etwa 40 Prozent waren ihren Angaben zufolge noch nicht in einer Situation gewesen, in der ein Einschreiten erforderlich gewesen wäre. Auf weitere Nachfrage gaben aber nahezu alle Schutzengel, die noch in keiner Risikosituation waren, an, dass sie sich ein Handeln in einer solchen Situation vorstellen könnten.

Am häufigsten wurde in der Onlinebefragung die Bereitschaft zum Einschreiten bei zu hoher Geschwindigkeit genannt, gefolgt von den Bereichen Anschnallpflicht und Fahren unter Alkoholeinfluss. Deutlich seltener erfolgte ein Hinweis zum Thema Drogenkonsum.

Ein leicht versetztes Bild zeigt sich in den Antworten der interviewten Schutzengel. Diese schildern vor allem Situationen, in denen Angehörige ihrer Altersgruppe alkoholisiert ein Fahrzeug führen wollten. Auch das Thema Geschwindigkeit wurde recht häufig genannt. Der Verzicht auf den Gurt hingegen war nur selten ein Grund, um als Schutzengel aktiv zu werden. Drogenkonsum wurde nicht geschildert.

Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen

Hinsichtlich der bereits vor der Registrierung als Schutzengel erfolgten Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen gaben im Rahmen der Onlinebefragung fast 90 Prozent der Schutzengel an, dass ihnen die Gefahren des Straßenverkehrs vorab umfänglich bewusst waren. Vergleichbar hoch lag der Anteil bei den interviewten Schutzengeln mit nahezu 80 Prozent, der sich seinen Angaben zufolge bereits im Vorfeld mit diesen Fragen auseinandergesetzt hatte.

Durch Projektteilnahme bewirkte Verhaltensänderungen

In puncto Verhaltensänderungen, die durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt bei den Befragten stattfanden oder hätten stattfinden können, gaben etwa drei Viertel der online Befragten an, dass es zu keiner Verhaltensänderung gekommen sei. Als Grund dafür wird angeführt, dass das eigene Verhalten im Straßenverkehr bereits vor der Registrierung als Schutzengel angemessen gewesen sei. Immerhin räumte jeder Fünfte ein, dass es eine Verhaltensänderung gegeben habe.

In den Interviews wurden die Schutzengel nicht nach einer Verhaltens-, sondern nach einer möglicherweise durch die Projektteilnahme erfolgten Einstellungsänderung gefragt. Mehr als die Hälfte der Befragten verneinte eine Änderung der eigenen Einstellung zu Verkehrssicherheitsthemen. Auch hier wurde als Grund die bereits vor der Teilnahme bestehende positive Einstellung zu diesen Themen genannt. Dass es eine Einstellungsänderung gegeben habe, erklärte rund ein Drittel der Schutzengel. Auch in diesem Bereich sind die Ergebnisse beider Befragungen vergleichbar.

Nutzung von Rabatten

Ein zentraler Bestandteil des Schutzengelprojektes ist die Möglichkeit, nach erfolgter Registrierung Rabatte in Anspruch zu nehmen.

Mit nahezu 55 Prozent gab mehr als die Hälfte aller online befragten Schutzengel an, die Rabatte noch nicht genutzt zu haben, etwa 40 Prozent nahmen sie einmal im Monat in Anspruch, wobei der Anteil der männlichen Schutzengel bei den Nutzern etwas höher lag als der der weiblichen.

In den Interviews stellte über die Hälfte der Befragten fest, dass sie von der Rabattmöglichkeit Gebrauch gemacht hatte, allerdings meist selten oder einmalig. Wie im Fall der Onlinebefragung, so waren auch hier die männlichen Rabattnutzer leicht in der Überzahl.

In Bezug auf die Nutzung von Rabatten ergaben beide Befragungen fast identische Antworten.

Ideen zum Schutzengelprojekt

Im Rahmen der Onlinebefragung hatten die Schutzengel die Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Subsumiert man diese Möglichkeit unter eine Skala von Absichten, so steht das Populärmachen des Projekts an erster Stelle. Direkt darauf folgt der Wunsch nach Vermehrung solcher Projekte und nach mehr Rabattmöglichkeiten.

Ein vergleichbares Bild ergibt sich auch bei den interviewten Schutzengeln. Zusätzlich wurde hier aber auch noch der Wunsch nach höherer Präsenz an Schulen genannt, der oft eng mit dem Wunsch nach mehr Verbreitung in der Öffentlichkeit verknüpft ist.

9.5 Schutzengelhandeln als motiviertes Verhalten

Das *Rubikonmodell der Handlungsphasen* von Heckhausen und Gollwitzer (1987) wurde in Kapitel 4.2 im Kontext der Frage nach der Motivation prosozialen Verhaltens vorgestellt. Es bildet als komplexes Rahmenmodell den Motivationsprozess ab, indem es zwischen dem Abwägen und Bewerten und den Phasen des Planens und Handelns unterscheidet.

In der ersten Phase des Motivationsprozesses werden weit gefasst Informationen aufgenommen, um eine Handlungsentscheidung zu treffen. Der größte Teil der befragten Schutzengel hat angegeben, sich vor der Registrierung im Projekt *be-my-angel* mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinandergesetzt zu haben. Zudem hatte nahezu die Hälfte der Befragten vor der Registrierung schon einmal eine gefährliche Situation mit einem Jungen Fahrer im Straßenverkehr erlebt, was durchgängig mit dem Gefühl der Hilflosigkeit verbunden war. Viele Befragte fühlten sich durch die Informationen des Projekts in ihrer positiven Haltung bestätigt. Kontakte mit anderen, angehenden und bereits registrierten Schutzengeln, eigene Erfahrungen im Vorfeld der Registrierung, die daraus resultierende positive Einstellung gegenüber den Projektzielen und der Wunsch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit der Peergroup zu leisten, haben den Befragten die Informationen geliefert, um eine Entscheidung für die Teilnahme zu treffen. Diese Entscheidung ist altruistisch motiviert. Sie beinhaltet die Bereitschaft, in einer Gefahrensituation konkret einzuschreiten und setzt damit auch – wie die

Befragung ergab – ein ernsthaftes Nachdenken über mögliche Widerstände in der Peergroup voraus. Es handelt sich also um eine mutige Entscheidung.

Die konkrete Vorbereitung zum Handeln geschieht in der sich anschließenden präaktionalen Phase der Volition. Diese setzt eine zunehmend konkrete Auseinandersetzung mit der erwarteten Situation und möglichen Widerständen in der Peergroup voraus.

Alle Schutzengel, die zum Zeitpunkt ihrer Befragung noch nicht als solche eingeschritten waren, hatten sich bereits antizipatorisch mit der erwarteten Situation auseinandergesetzt und einen durchgängig positiven Handlungsentschluss gefasst. Von der konkreten Situation ihres Einschreitens hatten sie sehr genaue Vorstellungen. Diese bezogen sich neben dem eigentlichen Eingreifen auch auf ihre antizipierten negativen Gefühle angesichts möglicher Widerstände aus der Peergroup.

Die Realisierung der Handlung erfolgt in aktionalen Phase der eigentlichen Motivation. In welchem Umfang und welcher Komplexität die Handlung ausgeführt wird, hängt dabei von den aktuellen Gegebenheiten der Situation ab.

Diejenigen Schutzengel, die bereits einmal eingeschritten waren, berichten von ganz unterschiedlichen Situationen und Einschreithandlungen. Diese reichen von einfachem Ansprechen des Jungen Fahrers bis hin zum Wegnehmen des Fahrzeugschlüssels mithilfe weiterer Anwesender und weisen damit, abhängig von den Erfordernissen der konkreten Situation, hinsichtlich Art und Umfang eine erhebliche Bandbreite auf.

Die Handlung findet ihren Abschluss in der postaktionalen Phase durch den Abgleich des Erreichten mit dem Angestrebten. Das Resultat der Handlung wird bewertet. Es folgt die Entscheidung darüber, ob das ursprünglich gesetzte Ziel aufgegeben oder im Weiteren verfolgt werden soll.

Die Befragten, die bereits über Erfahrungen mit Einschreithandlungen verfügen, äußerten sich hinsichtlich ihrer Gefühlslage nach dem Einschreiten durchgängig positiv. Sie schilderten das Gefühl, das Richtige getan zu haben. Auch hatten sie häufig Unterstützung aus der Peergroup erhalten. Der Junge Fahrer, der an seinem Tun gehindert wurde, konnte daran gehindert werden und - auch wenn er sein Fehlverhalten in der konkreten Situation nicht immer einsehen wollte - das Eingreifen zumindest im Nachhinein positiv bewertet. Auf der Basis dieser überwiegend positiven Erfahrungen gaben alle Schutzengel an, in einer erneuten Situation wieder im Sinne des Projekts

einschreiten zu wollen. Das Einschreithandeln der Schutzengel steht also am Ende eines Motivationsprozesses, der über die Bewertung des Handlungsergebnisses zum Entschluss eines erneuten Handelns führt.

Schutzengelverhalten kann damit als motiviertes prosoziales Handeln im Sinne des *Rubikonmodells der Handlungsphasen* (Heckhausen/Gollwitzer, 1987) dargestellt und erklärt werden.

10. Diskussion der Untersuchungs- und Forschungsfragestellungen

An dieser Stelle sollen die Ergebnisse der Befragung hinsichtlich der Untersuchungsfragestellungen als Oberfragen und der Fragestellungen als Unterfragen innerhalb einer explorativ angelegten Untersuchung diskutiert werden.

10.1 Beantwortung der Untersuchungsfragestellungen

In Kapitel 6.2 sind neun Untersuchungsfragen formuliert worden, deren Beantwortung und Diskussion an dieser Stelle erfolgt.

Untersuchungsfrage 1

Warum handeln Schutzengel im Sinne der Projektziele?

Es wurden unterschiedliche Handlungsmotivationen deutlich. Zunächst zeigt sich in der Motivation vieler Befragter am Projekt teilzunehmen, dass es vorgängige Erfahrungen mit verkehrsgefährdenden Situationen gab oder aber entsprechende Medienberichterstattungen zur Sensibilisierung für altersspezifische Gefahren im Straßenverkehr geführt hatten. Deutlich wird die Reflexion alterstypischer Gefahrenquellen, also eine erweiterte Selbstreflexion. Eine weitere Sensibilisierung fand dann durch die Teilnahme am Projekt statt, und zwar vor allem bei jungen Männern. Ein hohes Maß an Verantwortung für andere wurde ebenfalls deutlich. Die Ernsthaftigkeit dieses Motivs wurde in unterschiedlichen Fragezusammenhängen klar erkennbar. So herrschte die Bereitschaft vor, bedingungslose Hilfe zu gewähren, wenn diese gebraucht wird. Sensibilisierung und Verantwortungsbewusstsein der Schutzengel haben sich als die zentralen Gründe für ein Handeln im Sinne des Projekts erwiesen. Sie können bei den Befragten als sehr hoch eingestuft werden.

Es hat sich gezeigt, dass alle Teilnehmer von der Wirksamkeit ihres Eingreifens in einer gefährlichen Situation überzeugt waren – auch wenn sie mit negativen Reaktionen rechneten. Das Gefühl der Selbstwirksamkeit verfestigte sich noch, sobald die Schutzengel auch nur ein Mal eine konkrete Erfahrung beim Einschreiten in einer Gefahrensituation gemacht hatten, denn die fiel in der Regel positiv aus. Weiteres Handeln im Sinne des Projekts wird für diese Schutzengel also leichter werden. Das Gefühl der Selbstwirksamkeit muss aber auch im Kontext der Peergroups betrachtet werden, denn nahezu alle Schutzengel waren davon überzeugt, in einer Gefahrensituation von der sozialen Gruppe beim Eingreifen unterstützt zu werden. Hier wird zwar deutlich, dass die Befragten quasi eine Vorreiterhaltung in ihrer Peergroup einzunehmen bereit waren, sich dabei aber auch der Unterstützung der Gruppe sicher sind. Diese Unterstützung hatte sich in konkreten Gefahrensituationen auch materialisiert. So kann die Handlungsbereitschaft der Schutzengel also auch als Ausdruck einer grundsätzlich vorhandenen Einstellung in den Peergroups verstanden werden. Dieses Element der Gruppensolidarität findet sich auch - wenn auch auf etwas anderer sozialer Ebene – hinsichtlich der verbreiteten Kontakte unter den Schutzengeln wieder, die sich offenbar gegenseitig Rückhalt geben. Es kann vermutet werden, dass durch diesen Kontakt mit anderen Schutzengeln ein sozialer Druck entsteht, in einer konkreten Situation auch tätig zu werden. Andere Schutzengel wissen um die eigene Registrierung und erwarten demzufolge auch ein Einschreiten. Es ist anzunehmen, dass es für den Schutzengel ein zumindest unangenehmes Gefühl sein dürfte, beim Nichteinschreiten beobachtet zu werden.

Ein weiterer Faktor, der das Einschreiten erleichtert hat, war ohne Zweifel die gehobene Stimmung, die bei Discofahrten vorherrscht. Da diese Fahrten typische Ausgangssituationen für gefährliches Fahren unter Alkohol- oder Drogenkonsum sind, treffen hier Gefährdung und erleichterter Zugang zur Verhinderung derselben zusammen.

Es kann vermutet werden, dass durch die Inanspruchnahme von Rabatten einer gewissen Verpflichtung zum Einschreiten Vorschub geleistet wird, in einer entsprechenden Situation auch tatsächlich zu handeln. Ein Nichthandeln könnte ein unangenehmes Gefühl auslösen.

Das Ergebnis der Befragung legt die Annahme nahe, dass es eine Reihe von Ursachen gibt, die das Schutzengelhandeln beeinflussen. Jeder Beweggrund für sich sowie deren

Zusammenspiel können für den Handlungsentschluss ausschlaggebend sein. Warum Schutzengel in einer konkreten Situation die Entscheidung treffen im Sinne des Projekts tatsächlich einzuschreiten, kann mit dem *Rubikonmodell der Handlungsphasen* von Heckhausen und Gollwitzer (1987) untersucht werden. Aufgrund der besonderen Bedeutung dieser Handlungsentscheidung für die Untersuchung erfolgte die Darstellung gesondert in Kapitel 9.5 (Schutzengelhandeln als motiviertes Verhalten).

Untersuchungsfrage 2

Was hat dazu geführt, dass Schutzengel in einer konkreten Situation eingeschritten bzw. nicht eingeschritten sind?

Es wurden unterschiedliche Gründe als Erklärungen dafür angegeben, als Schutzengel eingeschritten zu sein. Zunächst spielte die Angst vor einer Gefahr eine große Rolle. Diese Angst betraf sowohl sie selbst als auch den Jungen Fahrer. Darüber hinaus wurde die Selbstverpflichtung als Schutzengel genannt und die grundlegende Überzeugung, dass Verkehrsregeln nicht grundlos existieren. Durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt konnte die bereits latent vorhandene Verantwortung für andere gezielt gestärkt und die Unfallverhütung bewusst in den Fokus der Teilnehmer gebracht werden.

Nur eine Befragte hatte angegeben, dass ihr in der konkreten Situation der Mut zum Einschreiten gefehlt habe. Aufgrund dieser einen Aussage schließen zu wollen, dass es fehlender Mut ist, der in der Situation dazu führt nicht einzuschreiten würde zu weit führen. Jedoch kann vermutet werden, dass das geschilderte Empfinden nicht gänzlich untypisch ist. Sicherlich gehört Mut dazu, einen Gleichaltrigen zu kritisieren.

Untersuchungsfrage 3

Welche Erfahrungen haben Schutzengel mit dem Einschreiten als Schutzengel gesammelt?

Erfreulicherweise kam es mehrheitlich zu einer Verhaltensänderung des Fahrers, wenn auch gelegentlich erst am nächsten Tag. Wenn die angesprochenen Fahrer in der betreffenden Situation nicht einsichtig waren, weil sie sich im alkoholisierten Zustand befanden, so waren sie dem Schutzengel am folgenden Tag dankbar. Das Handeln als Schutzengel kann also als erfolgreich eingestuft werden. Allerdings war es nicht immer unproblematisch, den Jungen Fahrer von seinem Vorhaben abzubringen. In einzelnen Fällen wurde der Autoschlüssel weggenommen, was nicht nur als drastischer Eingriff

gelten kann, sondern auch viel Mut vonseiten des Schutzengels erforderte. Von den 56 Befragten hatte nur einer jungen Frau dieser Mut gefehlt.

Die meisten Schutzengel waren sich der Angemessenheit ihres Handels sicher, nur wenige von ihnen waren ängstlich. Diese Sicherheit resultierte oftmals aus dem Ärger oder der Wut über die verkehrsgefährdende Absicht des Jungen Fahrers. Zusätzlich erwiesen sich andere aus der Peergroup als einsichtig und hilfreich. In nahezu allen Fällen erhielten die Einschreitenden entsprechende Unterstützung durch diese.

Da das Handeln als Schutzengel durchweg erfolgreich war, empfanden alle, die diese Erfahrung bereits gemacht hatten, Stolz und waren sicher, bei nächster Gelegenheit wieder einzuschreiten.

Untersuchungsfrage 4

Haben sich Schutzengel, die bislang noch nicht als solche gehandelt haben, bereits mit der Entscheidung über ihr mögliches Handeln oder Nichthandeln auseinandergesetzt und eine mögliche Situation antizipiert?

Schutzengel, welche noch nicht die Gelegenheit hatten, als solche einzuschreiten, haben entsprechende Situationen und ihr eigenes Handeln überdacht. Dabei haben sie sich auch Gedanken über die mögliche Reaktion der Jungen Fahrer gemacht, die sie vor einer Gefahrensituation schützen würden. Entgegen der konkreten Erfahrungen, die andere Schutzengel bereits gesammelt haben, ging diese Gruppe von einer starken Gegenwehr aus, war aber dennoch bereit, als Schutzengel einzugreifen, denn sie gehen davon aus, dass ihre Handeln im Nachhinein Akzeptanz finden wird. Hinsichtlich des Gefühls der Unsicherheit überwiegen junge Frauen, sie schätzen die antizipierte soziale Ablehnung höher ein, als junge Männer. Aber auch sie sind überzeugt, dass ihr Handeln letztlich positiv sein und Stolz hervorrufen wird. Fast alle befragten Schutzengel gehen davon aus, bei der Bewältigung der Situation auf die Hilfe von anderen aus der Peergroup zählen zu können.

Untersuchungsfrage 5

Bestehen aus Sicht der Schutzengel Optimierungsmöglichkeiten für das Projekt hinsichtlich der medialen Ausgestaltung der Kampagne, des Internetauftritts oder der Konzeption?

Internetseiten, Flyern, Bannern und Werbematerialien des Projekts wurden ganz überwiegend als ansprechend beurteilt, es nur wenige Optimierungsvorschläge gemacht. Dabei wurden ein jugendlicheres Design und mehr Übersichtlichkeit auf der Website

erwähnt. Bemängelt wurde hingegen die mangelnde öffentliche Präsenz des Projekts. Insbesondere wurde angeregt, mehr Präsenz an Schulen zu zeigen. Auch wurde eine Ausweitung der Altersgrenze gewünscht. Darüber hinaus wurde mehr Schulung angeregt, insbesondere Fahrsicherheitstraining, Verhaltenstraining, Erste Hilfe.

Untersuchungsfrage 6

Welche Handlungsempfehlungen können aufgrund der Erkenntnisse aus der Untersuchung für die Konzeption des Projekts gegeben werden?

Im Folgenden werden Handlungsempfehlungen aufgrund der Schlussfolgerungen der Befragungsergebnisse formuliert.

Wirkungsannahme stärken

Wie bereits dargestellt wurde, sind die Erwartungen bezüglich der Wirksamkeit des (eigenen) Schutzengelhandelns hoch. Der überwiegende Teil der befragten Schutzengel geht davon aus, dass sein Einschreiten Bekannte oder Freunde davon abhalten könnte, sich verkehrsgefährdend zu verhalten.

Diese Annahme wurde mit der Einschätzung verknüpft, durch das Publizieren von positiven Beispielen noch Verstärkung und Unterstützung bei noch nicht eingeschrittenen Schutzengeln zu erhalten, indem beispielsweise im Rahmen von Interviews Schutzengel über ihre Erfahrungen beim Einschreiten auf der Homepage berichten.

Rabattaktivitäten fördern

Für das Projekt engagiert sich bereits eine große Anzahl von Sponsoren mit einer Vielzahl von Rabatten und Vergünstigungen. Dennoch nimmt diese nur ein geringer Teil der Befragten in Anspruch, und wenn, dann eher selten. Beliebt sind das Schutzengelmenü bei McDonalds und Freigetränke in Discos. Durch eine Intensivierung des Rabattgedankens und altersgemäße Angebote könnte eine stärkere Inanspruchnahme erreicht werden. Werden die Vergünstigungen öfter genutzt, so steht auch der Gedanke an das Schutzengelprojekt häufiger im Raum. Es ist anzunehmen, dass es auch Selbstverpflichtung und die Attraktivität des Projekts stärkt, wenn Vergünstigungen häufiger in Anspruch angenommen werden.

Fahrschulen verstärkt einbinden

In den Fahrschulen wird zum Teil durch die sogenannten „Aktiven Schutzengel“ für das Projekt geworben. Darüber hinaus konnten alle Fahrschulen des Kreises Gütersloh für eine Teilnahme am Projekt gewonnen werden. Sie wurden durch die Verkehrssicherheitsberater der Kreispolizeibehörde Gütersloh mit Informationen über das Projekt versorgt.

Gleichwohl gab nur ein geringer Teil der befragten Schutzengel an, in der Fahrschule von dem Projekt erfahren zu haben bzw. über das Projekt und dessen Ziele informiert worden zu sein. Auch bei denjenigen, die erst nach Projektstart die Fahrschule besuchten, ist dies der Fall. Es wäre daher wünschenswert, die Fahrschulen noch mehr in die Projektarbeit mit einzubinden. In den Fahrschulen ist das risikovermeidende Verhalten im Straßenverkehr als Unterrichtsstoff zu etablieren. Denn hier sammeln all diejenigen, die eine Fahrerlaubnis erwerben wollen, die ersten Erfahrungen mit der motorisierten Straßenverkehrsteilnahme. Das Projekt Schutzengel gibt den Fahrschulen die Möglichkeit, sich der Verkehrssicherheitsproblematik ohne erhobenen Zeigefinger und zielgruppengerecht zu nähern. Gelänge es, eine Präsentation des Schutzengelprojekts im theoretischen Fahrunterricht zu etablieren, so könnte die albertypischen Gefahren im Straßenverkehr mehr in das Bewusstsein der Fahrschüler gerückt und damit eine zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden. Auf diesem Weg könnte außerdem ein hoher Deckungsgrad an qualifizierter inhaltlicher Information über das Projekt erreicht und somit noch mehr Junge Fahrer für das Schutzengelprojekt gewonnen werden.

Reaktionsparadox auflösen

Die Befragung förderte ein Paradoxon zutage: Die Erfahrungen der Schutzengel, die bereits einmal in einer verkehrsgefährdenden Situation eingeschritten sind und die Erwartungen derjenigen, die noch keine Gelegenheit dazu hatten, gehen weit auseinander. Während diejenigen, die noch nicht die Gelegenheit gehabt hatten, andere vom Risikoverhalten im Straßenverkehr abzuhalten, eine negativ geprägte Reaktion von den Angesprochenen erwarteten, konnten diejenigen Schutzengel, die bereits aktiv geworden waren, von überwiegend positiven Erfahrungen mit der Reaktion des Angesprochenen berichten. Der überwiegende Teil der noch nicht Eingeschrittenen hatte angegeben, zu befürchten, sich während des Einschreitens „schlecht“ – ängstlich oder unsicher – zu fühlen. Aber auch hier berichteten die im Einschreiten erfahrenen

Schutzengel fast durchweg das Gegenteil. Sie gaben an, sich gut gefühlt zu haben, im Sinne des sicheren Gefühls, das Richtige getan zu haben. Zudem erhielten sie in fast allen Fällen Unterstützung durch das jeweilige Umfeld. Es kann vermutet werden, dass viele junge Menschen zwar an dem Projekt interessiert sind, sich aber wegen solcher Unsicherheiten von einer Registrierung abhalten lassen.

Dieses Paradoxon sollte thematisiert und aufgelöst werden.

Die Schutzengel, die noch nicht eingeschritten waren, gaben trotz der Erwartung negativer Reaktionen an, eingreifen zu wollen, wenn andere ein entsprechend risikoreiches Verhalten zeigten. Die Information über positive Reaktionen auf ein Einschreiten könnte unsicheren Schutzengeln Mut machen und sie in ihrem Entschluss zum Eingreifen bestärken.

Wie sich in der vorliegenden Studie gezeigt hat, haben die bereits aktiv gewordenen Schutzengel zu Recht großes Vertrauen in die Wirksamkeit ihres Handelns entwickelt und empfinden dann Stolz, wenn ihr Eingreifen erfolgreich verlief – was durchweg der Fall war. Die daraus folgende Stärkung der eigenen Identität ist in der relevanten Entwicklungsphase von großer Bedeutung. Sie sollte stärker in der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Durch entsprechende Medienberichte über das Schutzengelhandeln könnten die Ängste derjenigen Schutzengel, die bislang noch nicht einschreiten konnten, reduziert und weitere junge Menschen für das Projekt gewonnen werden.

Selbstbild der Schutzengel stützen

Sich selbst im Sinne des Schutzengelprojekts zu verhalten und andere davon abzuhalten, sich im Straßenverkehr risikoreich zu benehmen, sind die Ziele des Projekts *be-my-angel*. Dieses prosoziale Verhalten ist hochgradig erwünscht, um die Zahl der Verkehrsunfälle, insbesondere die mit schweren Folgen, zu verringern. Der überwiegende Teil der Befragten gab an, selbst auf diese Art handeln zu wollen. Diese Tendenz zum prosozialen Verhalten gilt es zu unterstützen, indem das Selbstbild der Schutzengel, eingreifen zu wollen, gestärkt wird. Eine solche Unterstützung kann nicht nur dadurch erreicht werden, dass vor den schweren Folgen jugendlichen Fehlverhaltens im Straßenverkehr gewarnt wird und die Schutzengel für diese Problematik sensibilisiert werden, sondern der Erfolg und die Richtigkeit des Schutzengelhandelns bedürfen einer besonderen Hervorhebung, indem beispielsweise Risikoverhalten und Passivität eine negative und richtiges Verhalten und Aktivität eine positive Bewertung

erfahren. Auch auf diesem Feld wird es unerlässlich sein, die Medien (Internet, Zeitung und Hörfunk) aktiv mit einzubinden und diesen Komplex gezielt in die Schutzengelkampagne aufzunehmen.

Homepage abwechslungsreich gestalten/soziale Vernetzung

Eine gut gepflegte Homepage des Projekts ist unerlässlich dafür, die registrierten Schutzengel immer wieder für die Seite zu interessieren, um sie zu informieren, die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen anzuregen und so mehr an das Projekt zu binden.

Darüber hinaus hat sich ein Bedarf an sozialer Vernetzung zwecks Erfahrungsaustauschs und wechselseitigem Rückhalt gezeigt, und zwar insbesondere bei jungen Frauen. Eine solche Vernetzung würde zudem auch dazu beitragen eine Art Schutzengel-Community aufzubauen, also eine Peergroup zu schaffen, die den alterstypischen Gefahren im Straßenverkehr entgegentritt. Dazu bedarf es noch weiterer Bemühungen. Eine solche Vernetzung ließe sich über verschiedene Wege in Angriff nehmen, zweifellos aber ist die Kommunikation über soziale Netzwerke wie z.B. facebook in der relevanten Altersgruppe weitgehend akzeptiert und sollte für das Projekt genutzt werden. Denkbar wäre eine facebook Seite und eine interaktive Nutzung der Website des Projekts. Eine gut gepflegte Homepage ist unerlässlich, damit sich die registrierten Schutzengel informieren und austauschen können.

Handlungssicherheit der Schutzengel erhöhen

Das Schutzengelprojekt zielt in erster Linie darauf ab, Freunde oder Bekannte gleichen Alters vom Fahren unter dem Einfluss von Alkohol- oder Drogen, dem Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit oder dem nicht angeschnallten Fahren abzuhalten. Bei diesem Personenkreis fühlen sich die Befragten tendenziell sicher und in der Lage einzuschreiten. Anders sieht dies bei Fremden aus. Ein Teil der befragten Schutzengel gibt zwar auch bei diesen Personen an, einschreiten zu wollen, das eigene Gefühl dabei ist jedoch eher von Unsicherheit und der Angst vor Aggression seitens des Angesprochenen geprägt.

Um die individuelle Handlungssicherheit zu erhöhen, sollten den Schutzengeln klare Informationen und Anweisungen an die Hand gegeben werden, wie sie sich in einem solchen Fall am besten verhalten. So könnte z.B. gezielt trainiert werden, wie man

Umstehende in die Verhinderung einer verkehrsgefährdenden Situation einbeziehen kann.

Wie die Befragung der Schutzengel gezeigt hat, haben diese sehr häufig Unterstützung von anwesenden Personen erhalten. Gelingt es einem Schutzengel, andere zu motivieren, ihn in seinem Vorhaben zu unterstützen, ist es auch möglich, fremde Junge Fahrer anzusprechen und sie von ihrem Vorhaben abzuhalten. Die Befürchtung von aggressivem, gegen die eigene Person gerichteten Verhalten vonseiten des Angesprochenen kann damit minimiert und der Handlungsspielraum des Schutzengels erweitert werden.

Erfahrungsberichte, polizeiliche Tipps und Aufklärung über Verhaltenszusammenhänge können in diesem Fall unterstützend angewandt werden um die Unsicherheit der noch nicht aktiv gewordenen Schutzengel zu verringern.

Untersuchungsfrage 7

Wie häufig kommt es vor, dass Schutzengel einschreiten, um Junge Fahrer vom Fahren unter dem Einfluss von Alkohol/Drogen oder mit überhöhter Geschwindigkeit abzuhalten?

Von den befragten Schutzengeln gaben nahezu 60 Prozent an, bereits als Schutzengel eingeschritten zu sein. Dies galt für junge Frauen ebenso wie für junge Männer. Am häufigsten wurde dabei das Fahren unter Alkoholeinfluss genannt. Es kann also von einem häufigen Einschreiten gesprochen werden.

Untersuchungsfrage 8

Wie häufig setzen Schutzengel den Schutzengelausweis ein, um Rabatte zu erhalten, und wie wird die Tatsache, dass es einen solchen Ausweis gibt, bewertet?

Zwei von drei befragten Schutzengeln haben schon mindestens einmal Rabatte in Anspruch genommen. Dies betrifft vor allem die männlichen Befragten. Hinsichtlich der Häufigkeit der Inanspruchnahme wurden die Rabatte insgesamt jedoch eher selten genutzt, größtenteils erst einmal oder nur wenige Male, wobei das spezielle Schutzengelmenue bei McDonalds und das Freigetränk in einer Disco in der Gunst deutlich vor allen anderen Rabattmöglichkeiten liegen. Dennoch bewerteten die Schutzengel Rabatte und Vergünstigungen durchweg positiv und wünschten sich noch mehr Angebote.

Dem Schutzengelausweis, der *angel-card*, kommt eine unterstützende Funktion zu. Die *angel-card* weist den Schutzengel als Projektteilnehmer aus und berechtigt ihn dazu, Rabatte bei den angeschlossenen Sponsoren in Anspruch zu nehmen. Der Ausweis ist das sicht- und greifbare Symbol des Status, der damit verbunden ist. Der Ausweis beinhaltet, wenn auch keine rechtliche, so doch eine persönliche Verpflichtung zum Handeln im Sinne der Projektziele. Dadurch, dass die Karte ein praktisches Scheckkartenformat aufweist und zum Erhalt von Rabatten nicht nur eingesetzt werden kann, sondern sogar soll, wird der Ausweisinhaber immer wieder an das Projekt, die Verkehrssicherheitsziele und seine Selbstverpflichtung erinnert.

Für die Absicht, als Schutzengel Verantwortung für sich selbst und andere zu übernehmen, stand nicht die Möglichkeit im Vordergrund, Rabatte in Anspruch zu nehmen, sondern das Gefühl persönlicher Verantwortung. Damit zeigen die befragten Schutzengel deutlich ihre altruistische Handlungsmotivation im Sinne Bar-Tals (1979) und Berkowitz (1975), denn sie lehnen externe Belohnungen ab und ziehen die Selbstbelohnung vor, die sich als Stolz über das erfolgreiche Handeln äußert. Durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt konnte die bereits latent vorhandene Verantwortung für andere gezielt gestärkt und die Unfallverhütung bewusst in den Fokus der Teilnehmer gebracht werden.

Untersuchungsfrage 9

Ergeben sich Unterschiede in Bezug auf die Beantwortung der vorgenannten Untersuchungsfragen, die auf eine Verschiedenartigkeit hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bildung, Migrationshintergrund o. ä. zurückzuführen sind?

Unterschiede bei der Beantwortung der Interviewfragen zeigten sich nur gelegentlich hinsichtlich des Geschlechts. So war die Sensibilisierung vor der Registrierung für das Projekt bei jungen Frauen ausgeprägter als bei jungen Männern, sie hatten auch mehr entsprechende Gefahrensituationen wahrgenommen. Junge Männer holten diesen Abstand jedoch im Verlauf ihrer aktiven Teilnahme am Projekt auf. Junge Männer erwiesen sich als stärker interessiert an Rabatten und Vergünstigungen. Junge Frauen zeigten mehr Unsicherheit hinsichtlich ihres antizipierten und realen Eingreifens in einer gefährlichen Situation, auch wiesen sie dem Schutzengelausweis eine höhere Bedeutung zu und hatten mehr Kontakte zu anderen Schutzengeln. Zugleich waren sie aber von der Wirksamkeit ihres Schutzengelhandels mehr überzeugt. Hier zeigt sich,

dass junge Frauen stärker auf soziale Bezüge und Unterstützung angewiesen sind, als männliche Schutzengel.

10.2 Diskussion der Forschungsfragestellungen

In Kapitel 6.3 (Forschungsfragestellungen) sind acht Forschungsfragen formuliert worden, deren Beantwortung und Diskussion an dieser Stelle erfolgt.

Forschungsfrage 1

Wie verhalten sich Schutzengel, die sich für das Projekt registriert haben, in einer Situation, die ihr Einschreiten im Sinne des Projektziels erfordern würde?

Mehr als die Hälfte aller Befragten erklärte, bereits einmal als Schutzengel eingeschritten zu sein. Lediglich eine Befragte hatte sich, trotz Gelegenheit dazu, entschieden nicht einzuschreiten.

Die anderen hatten noch keine Gelegenheit dazu gehabt, sich aber bereits mit positiver Handlungsentscheidung damit auseinandergesetzt. Es hatte nur eine Befragte angegeben, unentschlossen zu sein, jedoch tendenziell einschreiten zu wollen.

Forschungsfrage 2

Welche persönliche Verpflichtung zum Einschreiten in verkehrsgefährdenden Situationen empfinden Schutzengel?

Welche Verhaltensabsicht haben sie in diesen Situationen?

Nahezu alle befragten Schutzengel (51) empfanden eine starke Verpflichtung zum Einschreiten in einer Gefahrensituation. Insgesamt gaben 45 der Befragten an, davon auszugehen, dass sie erfolgreich einen Jungen Fahrer daran hindern können ein gefährliches Straßenverkehrsverhalten auszuführen. Mit der Zuversicht, dass das eigene Handeln erfolgreich sein wird, eng verknüpft ist die Ausprägung der subjektiv empfundenen Verpflichtung zum tatsächlichen Handeln. Die Überzeugung, als Schutzengel erfolgreich das Handeln eines anderen beeinflussen zu können, ist bei fast allen Befragten vorhanden.

Die Absicht, in einer gegebenen Situation einzuschreiten haben mehr als die Hälfte der Befragten dadurch eindrucksvoll dokumentiert, indem sie als Schutzengel im Sinne der Projektziele eingeschritten sind. Diejenigen Schutzengel, die angegeben hatten noch nicht eingeschritten zu sein, erklärten, dass sich für sie noch keine derartige Situation ergeben hatte. Mit einer Ausnahme, die ihr Einschreiten von den Gegebenheiten des

Einzelfalls abhängig machen wollte, gaben alle an, dass sie im Falle eines Erfordernisses als Schutzengel einen Jungen Fahrer von seinem gefährlichen Tun abhalten würden. Darüber wie sich ein solches Einschreiten konkret gestalten könnte, hatten die Befragten eine sehr differenzierte Vorstellung.

Grundvoraussetzung dafür, dass Schutzengel die Absicht haben sich im Sinne des Projekts zu verhalten, ist die *Akzeptanz des Projekts innerhalb der Zielgruppe*. Ohne dass die registrierten Schutzengel sich mit dem Projekt und dessen Zielen identifizieren, ein entsprechendes Einschreitverhalten in Risikosituationen zeigen und ihr eigenes Verhalten im Sinne der Projektkonzeption anpassen, ist eine Wirksamkeit des Schutzengelprojekts nicht zu erzielen.

Indikatoren für eine Akzeptanz des Projekts und seiner Ziele lassen sich aus unterschiedlichen Aspekten ableiten, die im Folgenden dargestellt werden.

Dass es vorwiegend Aspekte der Verkehrssicherheit waren, welche die Schutzengel zu einer Registrierung motiviert haben, lässt die Annahme zu, dass nicht die Aussicht auf Rabatte und der eigene Vorteil im Vordergrund zur Teilnahme am Projekt stehen, sondern der ernsthafte Wunsch, Unfälle Junger Fahrer im Straßenverkehr zu verhindern. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Schutzengel ihr eigenes Verhalten reflektieren, gegebenenfalls anpassen und auch in risikobehafteten Situationen, die durch andere Fahrer verursacht werden, im Sinne des Projekts eingreifen.

Die Tatsache, dass der Registrierung als Schutzengel eine besondere Bedeutung zukommt, intensiviert die Bindung an das Projekt und seine Ziele. In ihren Antworten geben die Schutzengel an, durch die Registrierung eine erhöhte Verpflichtung zu verantwortungsvollem Handeln bei sich selbst und gegenüber anderen zu empfinden. Diese Verpflichtung kann als Basis für die Bereitschaft zum Verhalten im Sinne der Projektziele gewertet werden und als Voraussetzung dafür, dass die Schutzengel auch als solche aktiv eingreifen, wenn dies erforderlich ist.

Der Umstand, dass registrierte Schutzengel mit anderen Schutzengeln in Kontakt stehen, legt die Schlussfolgerung nahe, dass das Projekt bei den Jugendlichen auch nach der Registrierung präsent ist. Durch den Kontakt zu anderen Schutzengeln und die gelegentlichen Gespräche über Themen, die mit dem Projekt zusammenhängen, bleibt es in der Welt der Jugendlichen gegenwärtig. Es ist zu erwarten, dass die andauernde Präsenz der Projektziele dazu führt, dass das eigene Verhalten von diesen Zielen geprägt und ein aktives Einschreiten gefördert wird.

Es hat sich gezeigt, dass die befragten Schutzengel ein großes Interesse an Verkehrssicherheitsthemen haben, wenn diese ihre Altersgruppe betreffen. Ihre Aufmerksamkeit wurde vor allem durch Berichte über Verkehrsunfälle mit Jugendlichen gewonnen, was zu einer persönlichen Auseinandersetzung, nicht selten auch in Familie und im Freundeskreis, geführt hat. Wie die Schutzengel jedoch vor dem Hintergrund der Frage nach möglichen Verbesserungen des Projekts präzisierten, wünschten sie sich eine strukturierte Auseinandersetzung, die in der Schule oder in der Fahrschule erfolgen könnte. Die bereits im privaten Bereich erfolgte Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen und das Interesse an weiterer, strukturierter Auseinandersetzung signalisieren eine grundsätzliche Bereitschaft zur Annahme des Schutzengelprojekts. Die Aufbereitung der Themen, die sich eng an den Interessen der Zielgruppe der Jungen Fahrer orientiert, unterstützt deren grundsätzlich vorhandene Hilfsbereitschaft und kann dadurch zu einem Handeln im Sinne des Projekt beitragen.

Dass die meisten der befragten Schutzengel angegeben haben, ihre Einstellung zu Verkehrssicherheitsthemen nicht geändert zu haben und nur bei etwa jedem Dritten eine Änderung erreicht werden konnte, scheint zunächst nicht für eine Wirksamkeit des Projekts zu sprechen. Jedoch ist der Grund für die nicht erfolgte Einstellungsänderung darin zu suchen, dass die Befragten bereits zu Beginn des Projekts diesem gegenüber positiv eingestellt waren und diese Position durch die Teilnahme noch verstärkt wurde. Bei denjenigen Befragten, deren Einstellung sich zu den Projektzielen durch die Registrierung als Schutzengel geändert hat, ist diese Änderung ihren Angaben zufolge auf das Projekt zurückzuführen. Das zeigt, dass bei den Befragten die Zielsetzungen des Projekts, das eigene Verhalten den Projektzielen anzupassen und darüber hinaus andere von riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr abzuhalten, bereits latent vorhanden waren und somit die Voraussetzungen für eine Annahme gut standen. Die Teilnahme am Schutzengelprojekt trug dazu bei, das Vorwissen um die Notwendigkeit, im Straßenverkehr einzugreifen, weiter zu verfestigen.

Diejenigen, die angaben, dass sie ihre Einstellung durch die Teilnahme am Projekt geändert hatten, dokumentieren, dass es gelungen ist, sie über das Schutzengelprojekt anzusprechen und zu beeinflussen. Die anderen Schutzengel konnten in ihrer Einstellung noch bestärkt werden. Dies zeigt, dass eine Beeinflussung der Jugendlichen über das Projekt möglich ist.

Die nahezu durchgängig positive Einschätzung der Wirkung des eigenen Einschreitens lässt die Vermutung zu, dass sich die Schutzengel in einer entsprechenden Situation auch tatsächlich zum Handeln entschließen. Die Annahme der Wirksamkeit des eigenen Handelns ist die erste Voraussetzung dazu, sich auch dementsprechend zu entscheiden. Würden die Schutzengel nicht davon ausgehen, mit ihrem Einschreiten etwas erreichen zu können, wäre der Schritt, im Sinne des Projekts zu handeln, sicherlich erheblich schwieriger. Wie bereits im Hinblick auf das Modell des geplanten Handelns von Ajzen (2002) dargestellt, gehört es zur Grundvoraussetzung einer Handlung, dass der potenziell Handelnde von der Wirksamkeit seiner Handlung überzeugt ist.

Die Absicht, als Schutzengel tätig zu werden, lässt sich sicherlich am besten darüber dokumentieren, dass tatsächlich im Sinne des Projekts gehandelt wurde. In den Interviews gab mehr als die Hälfte der Befragungsteilnehmer an, dass sie schon einmal in ihrer Funktion als Schutzengel gehandelt habe. Die anderen Schutzengel erklärten, noch nicht in einer Situation gewesen zu sein, in der sie Bekannte oder Freunde von einem risikoreichen Straßenverkehrsverhalten hätten abhalten können. Sollte diese Situation sich jedoch ergeben, äußerten, bis auf einen, alle den Willen, aktiv zu werden. Eine derart hohe tatsächliche und avisierte Einschreitquote zeigt deutlich, dass die Ziele des Projekts von den Schutzengeln nicht nur ernst genommen und akzeptiert, sondern auch in der Realität umgesetzt werden.

Für die längerfristige Erfolgssicherung des Projekts ist es erforderlich, dass nach der Annahme, das Einschreiten würde Wirkung zeigen, tatsächlich die erwünschte Wirkung eintritt und der Fahrer an seinem gefährlichen Verhalten gehindert werden kann. Dies ist, so zeigen es die Interviews, der Fall. In über 80 Prozent der geschilderten Fälle war das Einschreiten erfolgreich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Projekt *be-my-angel* im Kreis Gütersloh nicht nur von der Zielgruppe, für die es konzipiert wurde, angenommen wird, sondern auch auf das Verhalten der registrierten Schutzengel Wirkung zeigt. Die befragten Schutzengel sind außerordentlich motiviert Freunde, Bekannte und auch fremde junge Fahrer davon abzuhalten, sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen hinter das Steuer eines Kraftfahrzeugs zu setzen, mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren oder den Sicherheitsgurt nicht anzulegen. Ihre hohe Motivation zum prosozialen Verhalten haben die Befragten damit eindrucksvoll belegt. Dabei ist mit nahezu 60 Prozent der Befragten mehr als die Hälfte von ihnen schon

einmal als Schutzengel eingeschritten und hat so seine Absicht zum Handeln durch tatsächliches Eingreifen zweifelsfrei dokumentiert.

Forschungsfrage 3

Wie verhalten sich diejenigen Schutzengel, die schon einmal in einer verkehrsgefährdenden Situation eingeschritten sind (im Vergleich zu anderen, die noch nicht eingeschritten sind)?

Alle im Hinblick auf ein zukünftiges Einschreiten befragten Schutzengel, die schon einmal eingeschritten sind, gaben an, dies in einer erneuten Situation wieder tun zu wollen. Diese Sicherheit ergibt sich aus dem hohen Gefühl der Selbstwirksamkeit, dass sich nach einem konkreten Einschreiten in allen Fällen bestätigt hat.

Forschungsfrage 4

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Stimmung der Schutzengel und ihrem Einschreiten?

Nahezu alle Schutzengel, die eine Aussage zur Frage der Stimmung gemacht haben gaben an, dass sie sich in einer guten Stimmung befanden, die Situation vor ihrem Eingreifen also weder von Spannung noch von Ängsten geprägt war. Dies betrifft 21 Aussagen von insgesamt 25, die zu dieser Frage gemacht wurden.

Da zu dieser Frage zu wenige Erkenntnisse hinsichtlich der Wirkung einer schlechten Stimmung vorliegen, kann diese Fragestellung nicht abschließend beantwortet werden. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die Befragten überwiegend aus einer guten Stimmung heraus handelten, und dass sich diese Stimmung tendenziell eher positiv auf ihren Entschluss ausgewirkt hat.

Forschungsfrage 5

Welche Unterschiede bestehen im Handeln der Schutzengel gegenüber Freunden und Bekannten im Gegensatz zum Handeln gegenüber Fremden?

Gegenüber Freunden und Bekannten – unabhängig von deren Geschlecht – fällt es den befragten Schutzengeln leichter, diese auf ein gefährliches Verhalten aufmerksam zu machen und sie schließlich auch davon abzubringen. Begründet wurde dies damit, dass deren Reaktion besser einschätzbar ist und Aggressionen eher unwahrscheinlich seien.

Es fehlen hier allerdings konkrete Erfahrungen mit Jungen Fahrern, die nicht zur eigenen Peergroup gehören.

Forschungsfrage 6

*Wie hängt die Bereitschaft von Schutzengel*innen zum Hilfeleisten mit dem möglichen oder angenommenen Beitrag des Hilfsbedürftigen an seiner Situation zusammen?*

Was die spontane Entscheidung zugunsten einer Aussage zur Hilfeleistung betrifft, so haben sich die befragten Schutzengel*innen mehrheitlich für die Aussage entschieden: „Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden“. Diese Aussage stellt auf eine umfassende Hilfeleistung ab, unabhängig vom möglichen oder angenommenen Beitrag des Hilfsbedürftigen, also auf das Prinzip der Bedürftigkeit. Mit 46 spontanen Zustimmungen zur Aussage des Bedürfnisprinzips die überwiegende Mehrheit der Befragten an, dass sie den Entschluss zu ihrem eigenen Hilfehandeln nicht am Grad des Verschuldens durch den Hilfsbedürftigen festmachen, sondern sich gänzlich an der Tatsache der Hilfsbedürftigkeit orientieren. Damit haben sie gezeigt, dass es ihnen nicht darauf ankommt, dass dieser Zustand des Jungen Fahrers, den sie an einer Selbstgefährdung hindern, selbst herbeigeführt ist. Weil sie erkennen, dass es ohne ihr Zutun vielleicht zu einem Unfall mit schlimmen Folgen kommt, sind sie bereit einzugreifen.

Die befragten Schutzengel*innen bringen dadurch deutlich ihre altruistische Handlungsmotivation im Sinne Bar-Tals (1979) und Berkowitz (1975) zum Ausdruck, denn sie lehnen externe Belohnungen ab und ziehen die Selbstbelohnung vor, die sich als Stolz über das erfolgreiche Handeln äußert.

Verschiedene Autoren gehen im Zusammenhang mit prosozialem Verhalten davon aus, dass es so etwas wie eine Helferpersönlichkeit gibt (z. B. Staub, 1974, 2003; Oliner/Oliner, 1988; Bierhoff et al., 1991; Eisenberg, 2008). Als zentrales Merkmal wird übereinstimmend ein hoher Grad persönlicher Verpflichtung zur Übernahme sozialer Verantwortung und, infolgedessen, zu prosozialem Handeln angenommen.

Die befragten Schutzengel*innen hatten nahezu einstimmig angegeben, dass sie sich stark verpflichtet fühlen einzuschreiten, wenn ein Junger Fahrer ein gefährliches Verhalten im Straßenverkehr zeigt. Es stellt sich also in diesem Zusammenhang die Frage, ob durch die Selektion der Schutzengel*innen, die sich aktiv auf der Homepage des Projekts registrieren müssen, Helferpersönlichkeiten herausgefiltert werden.

Es kann vermutet werden, dass über die Kampagne des Projekts *be-my-angel*, welche die Aufmerksamkeit stark auf jugendspezifische Verkehrssicherheitsthemen lenkt, insbesondere diejenigen Jugendlichen angesprochen werden, die sich auch für diese

Themen interessieren oder zumindest ansprechbar sind. Dies wird auch untermauert durch die große Anzahl derer, die sich bereits im Vorfeld mit Themen der Straßenverkehrssicherheit auseinandergesetzt hatten und deren Einstellung durch die Projektteilnahme bestärkt bzw. in positiver Richtung geändert werden konnte. Die nur seltene Inanspruchnahme von Rabatten und die untergeordnete Rolle, die diese für die Registrierung spielen, deuten ebenfalls in diese Richtung.

Forschungsfrage 7

Wie wirkt sich die Anwesenheit anderer Personen auf die Handlungsbereitschaft der Schutzengel aus?

Es ist bereits vielfach auf die positive Rolle hingewiesen worden, die Angehörige der Peergroup in einer Gefahrensituation haben. Sie haben sich weit überwiegend als Unterstützung erwiesen.

Welche Mechanismen lösen bei den Schutzengeln eine konkrete Handlung in Form des Einschreitens in Schutzengelsituationen aus, wenn andere Personen anwesend sind? Im Rahmen der Diskussion der Auswertungsergebnisse erfolgten bereits Erklärungen anhand theoretischer Modelle für die einzelnen Antwortkategorien. Welche Faktoren aber sind es, die eine Schutzengelaktivität in Anwesenheit anderer motivieren? Im Folgenden werden zwei komplexe Ansätze geschildert, die für ein Einschreiten der Schutzengel in Frage kommen.

Umgekehrter bystander Effekt

Sehr interessant sind die Erkenntnisse der vorliegenden Studie hinsichtlich der Rolle, die Umstehende bzw. Angehörige der Peergroup haben, wenn das Eingreifen eines Schutzengels nötig wird.

Im Bereich des theoretischen Teils der vorliegenden Arbeit wurde bereits auf die handlungshemmende Wirkung des sogenannten *bystander* Effekts (Latané/Nida, 1981) Bezug genommen.

Grundannahme im Zusammenhang mit dem Effekt ist, dass je größer die Gruppe der Umstehenden ist, die Bereitschaft zur Hilfeleistung unter den Umstehenden niedriger wird, da mit zunehmender Gruppengröße die Verantwortungsdiffusion zunimmt. Verantwortlich gemacht werden dafür die Determinanten der Verantwortungsdiffusion und der pluralistischen Ignoranz sowie die Bewertungsangst (Bierhoff, 1982).

Bei der Verantwortungsdiffusion spielt die sinkende persönliche Verantwortung eine Rolle, die mit der Annahme verbunden ist, ein anderer Anwesender könne ja auch helfen. Im Fall der pluralistischen Ignoranz ist es die Passivität anderer, ebenfalls anwesender Personen, die dem Einzelnen das Gefühl vermittelt, die Situation sei gar nicht so schlimm – denn sonst würde ja auch ein anderer diesen Eindruck teilen und die Initiative ergreifen. Die Befürchtung, in den Augen der Umstehenden unangebracht oder falsch zu reagieren, bringt den Einzelnen im Fall der Bewertungsangst dazu, nicht zu handeln.

Bei den befragten Schutzengel*innen konnte dieser Effekt nicht bestätigt werden. Im Gegensatz zu den Untersuchungen von Bierhoff (1990), der sich intensiv mit dem Verhalten von potenziellen Helfern nach Straßenverkehrsunfällen befasste, waren es nicht die Umstehenden, die den potenziellen Helfer von seinem Tun abhalten konnten. In den Interviews schilderten die Schutzengel überwiegend Situationen, in denen außer ihnen und demjenigen, der von einem verkehrsgefährdenden Verhalten abgehalten werden sollte, auch andere Personen anwesend waren bzw. erwartet wurden. Vorwiegend handelte es sich um Situationen, die mit einem gemeinsam mit Freunden oder in der Diskothek verbrachten Abend zusammenhingen. Die Befürchtung, dass die anderen Anwesenden den Schutzengel daran hindern könnten, aktiv zu werden, äußerten nur einzelne Befragte, die noch nicht als Schutzengel aktiv geworden waren. Die Schutzengel, die bereits eingeschritten waren, schilderten vereinzelt das passive Verhalten anderer Anwesender, die sie nicht unterstützt, aber auch nicht an ihrem Tun gehindert hätten.

Die Befragten hatten dem Gefühl der persönlichen Verantwortung im Hinblick auf ein Einschreiten als Schutzengel durchgängig einen hohen Stellenwert beigemessen, also das Selbstbild einer positiven Belegung prosozialen Verhaltens gezeigt.

Somit kann der *bystander* Effekt für die Schutzengel und ihr Handeln in Situationen, in denen ein Bekannter oder Freund davon abgehalten werden soll, betrunken oder unter dem Einfluss von Drogen zu fahren, zu schnell zu fahren oder das Anlegen des Gurtes zu vergessen, nicht bestätigt werden. Es scheint eher das Gegenteil der Fall zu sein, eine Art umgekehrter *bystander* Effekt vorzuliegen, der durch einen hohen Grad an persönlicher Verantwortung ergänzt wird.

Dieser umgekehrte *bystander* Effekt zeigt sich darin, dass gerade in Situationen, in denen mehrere Personen anwesend sind, die Annahme besteht, diese würden sich

unterstützend einbringen und potenzielle Helfer somit eine deutliche Stärkung ihres ohnehin schon vorhandenen persönlichen Verantwortungsgefühls erfahren.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Befürchtung, in den Augen der anderen unangebracht oder falsch zu reagieren zentral für den *bystander* Effekt (Latané/Nida, 1981) ist. Diese Angst wurde auch von den Schutzengeln geschildert. Da sich ihr Handeln aber im Freundes- und Bekanntenkreis abspielte, also in derselben Peergroup, ist dieser Effekt nicht zum Tragen gekommen. Entscheidend war dabei die Möglichkeit, die generelle Einstellung der Umstehenden einschätzen zu können, was das Gefühl der Selbstwirksamkeit unter den Schutzengeln gefördert hat. Hinzu kam die hohe Motivation der befragten Schutzengel, eine gefährliche Situation zu verhindern, also die hohe Selbstverpflichtung. Unter den durch das Projekt gegebenen Bedingungen kann ein *bystander* Effekt also nicht bestätigt werden, eher ließe sich von einem handlungsstärkenden, umgekehrten *bystander* Effekt in der Peergroup sprechen.

Antizipierte Kosten

Ein helfendes Verhalten, so wie das Einschreiten als Schutzengel, kann für den Handelnden mit Kosten verbunden sein. Diese Kosten können sich sowohl auf sein Handeln als auch auf sein Nicht-Handeln beziehen (Darley/Batson, 1973; Dovidio et al., 2006). Beim Verzicht auf ein Einschreiten sind es moralische Kosten, die der Schutzengel zu tragen hat, bei einem Einschreiten reichen diese Kosten vom Sich-lächerlich-machen und dem Eindruck, ein Spielverderber zu sein, unter Umständen bis dahin, Aggressionen des Jungen Fahrers, der an seinem Tun gehindert wird, ausgesetzt zu sein oder gar körperlich angegangen zu werden.

Die mögliche Ablehnung der sozialen Gruppe hat sich bereits als nicht relevant erweisen. Aggressionen des Jungen Fahrers wurden gelegentlich geschildert, aber offenbar durch den positiven *bystander* Effekt aufgehoben.

Die Schutzengel schilderten in ihren Interviews häufig, dass sie durch ihr Eingreifen einen Unfall mit schweren Folgen verhindern wollten, der durch das Fehlverhalten des Jungen Fahrers hätte verursacht werden können. Die Vorstellung, es unterlassen zu haben, einen solchen Unfall zu verhindern, wird von den Schutzengeln vermutlich als ein hoher sozialer Druck erlebt, eben als moralische Kosten. Diese moralischen Kosten werden dadurch verstärkt, dass dem Schutzengel durch die Teilnahme am Projekt die Gefahren von bestimmten Handlungen im Straßenverkehr deutlicher bewusst sind. Auch die Tatsache, mit der Registrierung eine, zumindest moralische, Verpflichtung

zum Helfen eingegangen zu sein, erhöht die moralischen Kosten für den einzelnen Schutzengel.

Von den Schutzengeln wurde aber auch geschildert, dass sie ein gutes Gefühl beim Einschreiten hatten oder dieses zumindest für die Zeit danach erwartet wurde. Dieses in der Situation erlebte oder anschließend erwartete gute Gefühl, das Richtige getan und vielleicht einem anderen das Leben gerettet zu haben, kann als Belohnung aufgefasst werden.

Hinsichtlich antizipierter Kosten berichteten die befragten Schutzengel also von einer hohen Selbstverpflichtung, die das Nichthandeln eindeutig als moralisch kostspieliger ausweisen, als das Handeln. Zusätzlich wurde der Handlungsimpuls durch das verbreitete Gefühl der Selbstwirksamkeit und die vorausgehende positive Stimmung unterstützt, und damit weniger kostspielig als das Nichthandeln.

Forschungsfrage 8

Welcher Zusammenhang besteht zwischen räumlicher Nähe der Schutzengel (z.B. die im Bereich des Kreisgebiets Gütersloh leben) und der Handlungsbereitschaft?

Diese Differenzierung war auf Basis des vorliegenden Datenmaterials nicht möglich, bis auf zwei Befragte hatten alle Schutzengel angegeben im Erfordernisfall eingeschritten zu sein oder zu wollen.

11. Resümee

Die Projektkonzeption des Schutzengelprojekts *be-my-angel* im Kreis Gütersloh weist mit der Entscheidung für weibliche und männliche Teilnehmer sowie mit der Voraussetzung der aktiven Registrierung als Schutzengel individuelle Besonderheiten auf.

In der Konzeption des Projekts wurde entschieden, auch männliche Teilnehmer als Schutzengel zuzulassen. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass es keinen augenfälligen Unterschied hinsichtlich der Geschlechter gibt. Offenbar wird das Projekt von männlichen wie von weiblichen Teilnehmern gleichermaßen angenommen und umgesetzt. Die Anzahl von Schutzengeln ist damit höher als in Projekten, in denen nur junge Frauen zu Schutzengeln ernannt werden können, und zielt zudem auch auf die besonders gefährdete Gruppe der Jungen Fahrer ab.

Noch eine weitere wichtige Erkenntnis betrifft die geschlechtsspezifischen Unterschiede. Es hat sich gezeigt, dass junge Frauen einem Eingreifen gegenüber eher zögerlich gegenüberstehen, als junge Männer, weil sie die Ablehnung der Peergroup befürchten. Auch haben sie ein stärkeres Bedürfnis nach sozialem Rückhalt, den sie z.B. durch Kontakte mit anderen Schutzengeln erhalten oder über die höhere Bewertung des Schutzengelausweises herstellen. Junge Männer haben sich als weniger abhängig von den Bewertungen ihres sozialen Umfeldes erwiesen und stellen damit eine Bereicherung des Projekts dar, wenngleich betont werden soll, dass junge Frauen dennoch in gleichem Maße Gefahrensituationen verhindert haben, wie männliche Schutzengel.

Um Schutzengel zu werden, müssen sich die Jugendlichen zunächst als solche registrieren. Jeder, der sich registriert, muss sich daher im Vorfeld zumindest geringfügig mit dem Schutzengelprojekt und seinen Zielen beschäftigen. Dadurch wird eine bewusste Auseinandersetzung mit dem Projekt und den Zielen, sich selbst angemessen im Straßenverkehr zu verhalten und andere von risikoreichem Verhalten im Straßenverkehr abzuhalten, angeregt. Dies kann einen ersten Schritt in die Richtung des verkehrssicheren Handelns oder eine Vertiefung bisheriger Ansichten bewirken. Weiterhin darf angenommen werden, dass durch eine bewusst und selbst durchgeführte Registrierung eine höhere subjektive Verpflichtung gegenüber dem Projekt erreicht werden kann.

Das Projekt *be-my-angel* setzt sich so bewusst von Projektkonzeptionen ab, in denen alle Angehörigen der Zielgruppe pauschal zu Schutzengeln ernannt werden. Die Registrierung hat sich in der vorliegenden Studie als Mittel der Selektion erwiesen, mit dem sichergestellt wurde, dass sich nur Interessenten melden, die ein hohes Maß an Motivation und Sensibilität mitbringen. Diese Auswahl ist ohne Zweifel gelungen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das Projekt *be-my-angel* im Kreis Gütersloh nicht nur von der Zielgruppe, für die es konzipiert wurde, angenommen wird, sondern auch auf das Verhalten der registrierten Schutzengel Wirkung zeigt. Die befragten Schutzengel sind außerordentlich motiviert Freunde, Bekannte und auch fremde Junge Fahrer davon abzuhalten, sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen hinter das Steuer eines Kraftfahrzeugs zu setzen, mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren oder den Sicherheitsgurt nicht anzulegen. Ihre hohe Motivation zum prosozialen Verhalten haben die Befragten damit eindrucksvoll belegt. Dabei ist mit nahezu 60 Prozent der Befragten mehr als die Hälfte von ihnen schon einmal als Schutzengel eingeschritten

und hat so seine Absicht zum Handeln durch tatsächliches Eingreifen zweifelsfrei dokumentiert.

Für die Absicht, als Schutzengel Verantwortung für sich selbst und andere zu übernehmen, stand nicht die Möglichkeit im Vordergrund, Rabatte in Anspruch zu nehmen, sondern das Gefühl persönlicher Verantwortung für die Verhinderung von Unfällen mit schweren Folgen bei Jungen Fahrern.

Verantwortung zu übernehmen für Gleichaltrige und diese vor gesundheitlichem Schaden zu bewahren, ist sicherlich ein Motiv, das bei den befragten Jugendlichen als vorhanden unterstellt werden kann. Durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt konnte diese latent vorhandene Verantwortung gezielt gestärkt und die Unfallverhütung bewusst in den Fokus der Teilnehmer gebracht werden. Die Zusage, Rabatte zu erhalten, kann dabei als Möglichkeit gesehen werden, immer wieder eine Begegnung der Schutzengel mit den Zielen des Projekts zu erreichen. Schutzengel zu sein, bedeutet für die Mehrzahl der Befragten, so der Tenor der Aussagen, einen Teil Verantwortung für andere zu übernehmen und sich selbst grundsätzlich wenig(er) risikobereit zu verhalten.

Es bleibt daher zu hoffen, dass der Gedanke der Schutzengelprojekte sich fortsetzt und in weiteren Kreisen und Städten Verbreitung findet, damit Schlagzeilen wie die in der Einleitung zitierte immer seltener in Tageszeitungen erscheinen müssen.

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit den zugrunde liegenden Motiven prosozialen Verhaltens, welches junge Menschen im Alter zwischen 16 und 24 Jahren zeigen, wenn sie einen Jungen Fahrer, den sie dabei beobachten, dass er unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen ein Fahrzeug führt oder führen möchte oder dass er mit überhöhter Geschwindigkeit fährt, durch gezieltes Ansprechen davon abhalten.

Häufigste Todesursache bei den 15- bis 24-Jährigen ist der Verkehrsunfall. Jedes Jahr kommen fast 30 Prozent der in dieser Altersgruppe verstorbenen jungen Menschen bei einem Unfall im Straßenverkehr ums Leben. Die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalls zu werden, ist in diesem Lebensjahrzehnt so hoch wie zu keinem anderen Zeitpunkt. Dies gilt insbesondere für junge Männer (Statistisches Bundesamt, 2011b).

Nach Angaben der Polizei Gütersloh (2008) war im Jahr 2007 die Anzahl der verunglückten Jungen Fahrer im Landkreis Gütersloh alarmierend hoch. Aus diesem Grund wurde dort das Schutzengelprojekt „be-my-angel“ in Kooperation der drei Institutionen Kreisverwaltung Gütersloh (Straßenverkehrsbehörde), Kreispolizeibehörde Gütersloh und Verkehrswacht Gütersloh installiert. Ziel war es, die Anzahl der Verkehrsunfälle, insbesondere solche mit schweren Folgen, unter der Beteiligung von Jungen Fahrern zu senken (Limbourg/Mühlenbruch, 2009).

Die Wirkungsweise des Projekts Schutzengel beruht auf der Annahme, dass die Peergroup einen deutlichen Einfluss auf das Verhalten Gleichaltriger hat.

Es wird davon ausgegangen, dass es häufig seine Freunde sind, die den Jungen Fahrer vor einem möglichen Unfall zum letzten Mal sehen. Bemerkten sie, dass er sich unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen hinter das Steuer seines Fahrzeugs setzen wird oder sind sie im Auto anwesend, wenn er mit überhöhter Geschwindigkeit fährt, dann sollen sie dem Jungen Fahrer im Sinne des Projektgedankens durch gezieltes Ansprechen deutlich machen, dass sie dieses Verhalten nicht dulden und ihn so davon abhalten bzw. die Fortsetzung seines Handelns unterbinden.

Als Anreiz erhalten die Jugendlichen nach ihrer Registrierung im Projekt einen Schutzengelausweis, der sie zum einen als Projektteilnehmer ausweist, ihnen aber auch nach Vorlage die Inanspruchnahme von Rabatten und Vergünstigungen bei Projektsponsoren (Geschäfte, Fahrschulen, Restaurants) ermöglicht.

Zentrales Forschungsinteresse der vorliegenden Untersuchung ist es, die Beweggründe der jugendlichen Schutzengel, die sich dieser verantwortungsvollen Aufgabe stellen, zu erfassen. Es soll festgestellt werden, warum Schutzengel in Situationen, die ein Handeln im Sinne der Projektziele erfordern, tatsächlich einschreiten, worin die verhaltensaushösende Motivation besteht. Durch diese Erkenntnisse sollen Handlungsempfehlungen zur Ansprache potenzieller Schutzengel wie auch zur Ermunterung registrierter Schutzengel zum Einschreiten formuliert bzw. ergänzt werden, um weitere Anreize zur Projektteilnahme und zum Handeln im Sinne der Projektziele zu schaffen.

Zunächst wurde das Risikoverhalten Junger Fahrer im Straßenverkehr näher betrachtet sowie deren spezifische Verhaltensweisen, die zu Unfällen führen, wenn sie in ungünstiger Weise mit konkreten situativen Bedingungen zusammenkommen. Dabei sind es sowohl innerpersonale Gegebenheiten, wie individuelle Fähigkeiten, Gefahrenwahrnehmung und Fahrmotive, als auch persönliche Lebens- und Freizeitstile des Jungen Fahrers, die seine Einstellung zu verkehrssicherem Verhalten und sein diesbezügliches Handeln beeinflussen.

Beim Jungen Fahrer trifft das typische Anfängerrisiko mit den jugendspezifischen Risiken zusammen, was so die besondere Brisanz hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit am Zustandekommen eines Unfalls im Straßenverkehr ausmacht.

Der dominante Einfluss der Peergroup auf den gleichaltrigen Jungen Fahrer, der für die Konzeption der Schutzengelprojekte von zentraler Bedeutung ist, wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls dargestellt.

Das Einschreitverhalten der Schutzengel wurde als ein prosoziales Verhalten qualifiziert, welches mit den theoretischen Grundlagen des helfenden Verhaltens zu begründen ist. Dabei wurden klassisch sozialpsychologische Theorien des Modelllernens (Bandura, 1962), der kognitiven Dissonanz (Festinger, 1957) und der *bystander* Effekt (Latané/Nida, 1981) sowie die Einflüsse vorherrschender Stimmung (Kaiser, 1981) und antizipierter Kosten (Darley/Batson, 1973) dargestellt.

Die auf diese Weise gewonnenen Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die Formulierung der zentralen Untersuchungsfragestellungen und das Formulieren der Forschungsfragen. Sowohl die Oberfragestellungen der Untersuchungsfragen wie auch die Unterfragestellungen der Forschungsfragen gliedern das komplexe Interesse an der Motivation der Schutzengel, sich prosozial zu verhalten, in konkrete Fragestellungen zu

einzelnen Projektbestandteilen. Sie beziehen sich auf die Bedeutung, als Schutzengel registriert zu sein und einen Schutzengelausweises zu besitzen, wie auch auf die konkret gemachten Erfahrungen sowohl hinsichtlich des eigenen Handelns als auch bzgl. des Verhaltens und der Reaktion des angesprochenen Jungen Fahrers und anderer Anwesender.

Als Untersuchungsmethode wurde ein qualitativer Forschungsansatz gewählt. Durchgeführt wurde die Untersuchung mit Leitfadeninterviews, die der Grundidee des problemzentrierten Interviews nach Witzel (2000) folgt. Insgesamt wurden 56 Interviews durchgeführt. Sie fanden telefonisch sowie auch persönlich statt. Die digital aufgezeichneten Interviews wurden vollständig verschriftet und mittels der Softwareanwendung MAXQDA10 systematisch mit Hilfe eines auf den Interviews basierenden Codierasters durch qualitative Inhaltsanalyse (Mayring, 2010) ausgewertet. Anhand inhaltsanalytischer Gütekriterien erfolgte die Beurteilung der Güte der Untersuchung.

Die Untersuchungsergebnisse wurden dargestellt, diskutiert, vor dem Hintergrund der Fragestellungen interpretiert und den Erkenntnissen einer parallel durchgeführten Onlinebefragung mit 3.074 ausgewerteten Datensätzen (Limbourg/Mühlenbruch, 2011) gegenübergestellt, die in den wesentlichen Punkten zu vergleichbaren Ergebnissen führte.

Im Rahmen der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die Motivation zur Teilnahme am Projekt nicht auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Rabatten zurückzuführen ist, sondern sich am Wunsch, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, orientiert. Vor diesem Hintergrund ist es auch nachzuvollziehen, dass bereits mehr als die Hälfte der Befragten schon einmal erfolgreich einen Jungen Fahrer von seinem risikoreichen Verhalten abbringen konnte, indem sie als Schutzengel eingeschritten ist. Lediglich eine Befragte hatte sich aufgrund der Gesamtumstände gegen ein Ansprechen des Jungen Fahrers entschieden.

Auch diejenigen Schutzengel, die noch keine Gelegenheit hatten, als solche einzuschreiten, gaben bis auf eine Ausnahme durchgängig an, in einer entsprechenden Situation als Schutzengel handeln zu wollen. Als Begründung wird von allen Schutzengeln angeführt, einen Verkehrsunfall verhindern zu wollen, sich persönlich zum Einschreiten verpflichtet zu fühlen und von einer positiven Wirkungsannahme ihres Verhaltens auszugehen.

Hervorzuheben ist das Befragungsergebnis, dass die Anwesenheit anderer Personen die Schutzengel nicht, wie vor dem Hintergrund des (Mord-)Falls Kitty Genovese angenommen, von ihrem Einschreiten abhält. Es ist sogar ein umgekehrter *bystander* Effekt nachzuweisen, dass nämlich Umstehende den agierenden Schutzengel unterstützen und sich dieser als Schutzengel durch die Anwesenheit der anderen zum Einschreiten verpflichtet fühlt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Schutzengelprojekt mit seinen Verkehrssicherheitszielen innerhalb der Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen große Akzeptanz besitzt.

Dadurch, dass der Registrierung als Schutzengel und dem Besitz des Schutzengelausweises eine hohe Bedeutung zugemessen wird, entsteht eine deutliche Bindung an das Projekt und dessen Ziele. Zusammen mit der Annahme, durch das eigene Einschreiten den Jungen Fahrer von seinem Fehlverhalten abhalten zu können und der als hoch empfundenen Selbstverpflichtung zum Handeln, wird die angenommene Wirkungsweise verfestigt sowie der Erfolg des Schutzengelgedankens manifestiert.

Aus den Untersuchungsergebnissen können Handlungsempfehlungen formuliert werden, die sich darauf beziehen, die bei den Teilnehmern bereits vorhandene Wirkungsannahme des Einschreitens durch geeignete Aktionen weiter zu stärken, zusätzliche Sponsoren zu verpflichten, Fahrschulen und Schulen verstärkt einzubinden, die Schutzengel über die Reaktionen des Angesprochenen aufzuklären und somit insgesamt ihr Selbstbild zu stützen. Ziel ist es, die Handlungssicherheit potenzieller Schutzengel zu stärken, um dadurch die Wahrscheinlichkeit ihres Einschreitens zu erhöhen und so Verkehrsunfälle Junger Fahrer, insbesondere solche mit schweren Folgen, zu verhindern.

Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung stützen die Entscheidung (Haftmann, 2011), das Projekt *be-my-angel* im Kreis Gütersloh über die zunächst festgelegte Zeitdauer hinaus zu verlängern.

Literaturverzeichnis

Abels, H. (1998): Interaktion, Identität, Präsentation. Kleine Einführung in interpretative Theorien der Soziologie. Opladen: Westdeutscher Verlag.

Abels, H. (2007): Einführung in die Soziologie. Der Blick auf die Gesellschaft. 2 Bände. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (1).

Achtziger, A.; Gollwitzer, P.M. (2009): Rubikonmodell der Handlungsphasen. In: Brandstätter, V.; Otto, J. H.; Bengel, J. (Hg.): Handbuch der allgemeinen Psychologie - Motivation und Emotion. Göttingen: Hogrefe, S. 150–156.

Adelson, J. (Hg.) (1980): Handbook of adolescent psychology. New York: Wiley.

Ajzen, I. (1988): Attitudes, personality and behavior. Milton Keynes, England: Open University Press.

Ajzen, I. (2002): Percieved behavioral control, self-efficacy, locus of control and the theory of planned behavior. In: Journal of Applied Social Psychology, H. 32, S. 665–683.

Ajzen, I.; Fishbein, M. (1980): Understanding attitudes and predicting social behavior. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall International Inc.

Alexander, R. D. (1979): Darwinism and human affairs. Seattle, Washington: University of Washington Press.

Allen, H. (1972): Bystander intervention and helping in a subway. In: Bickman, L.; Henchy, T. (Hg.): Beyond the laboratory. Field research in social psychology. New York: McGraw-Hill, S. 22–33.

Amato, P. R. (1983): Helping behavior in urban and rural environments: Field studies based on a taxonomic organization of helping episodes. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 45, S. 571–586.

Apter, M. (1994): Im Rausch der Gefahr. München: Kösel.

Atkinson, J. W. (1957): Motivational determinants of risk-taking behavior. In: Psychological Review, Jg. 64, H. 6, S. 359–372.

Auhagen, H. E.; Bierhoff, H. W. (Hg.) (2001): Responsibility. The many faces of a social phenomenon. London New York: Routledge.

Baacke, D. (1994): Die 13-18 Jährigen. Einführung in die Probleme des Jugendalters. Weinheim: Beltz.

Baacke, D.; Ferchhoff, W. (1993): Jugend und Kultur. In: Krüger, H. H. (Hg.): Handbuch der Jugendforschung. Opladen: Leske + Budrich, S. 403–445.

Bandura, A. (1962): Social learning through imitation. In: Jones, M. R. (Hg.): Nebraska symposium on motivation. Lincoln: University of Nebraska Press, S. 211–274.

Bandura, A. (1976): Lernen am Modell. Ansätze zu einer sozial-kognitiven Lerntheorie. Stuttgart: Klett.

Barkley, R.; Guevremont, D.; Anastopoulos, D.; DuPaul, G.; Shelton, T. (1993): Driving-related risks and outcomes of attention deficit hyperactivity disorder in adolescents and young adults. A 3- to 5-Year follow-up survey. In: Pediatrics, Jg. 92, S. 212–218.

Bar-Tal, D. (1976): Prosocial behavior. Theory and research. New York: Halsted Press.

Bastian, T. (2010): Der Kindheitstraum vom Autofahren. Das Auto als Eintrittskarte in die Erwachsenenwelt. Dresden: SDV (Schriftenreihe der Deutschen Hochschule der Polizei, 1/2010).

Batson, C. D. (1991): The altruism question. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Batson, C. D.; Darley, J. M.; Coke, J. S. (1978): Altruism and human kindness. Internal and external determinants of helping behavior. In: Pervin, L. A.; Lewis, M. (Hg.): Perspectives in interactional psychology. New York: Plenum Press, S. 111–140.

Bauer, J. (1988): Über die geschlechtstypische Sozialisation des Körpers. Ein Literaturüberblick. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, Jg. 8, H. 2, S. 165–188.

Bayerische Rück (Hg.) (1993): Risiko ist ein Konstrukt. Wahrnehmungen zur Risikowahrnehmung. München: Knesebeck.

Bayertz, K. (Hg.) (1998): Solidarität. Begriff und Problem. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Beauducel, A.; Strobel, A.; Brocke, A. (2003): Psychometrische Eigenschaften und Normen einer deutschsprachigen Fassung der Sensation Seeking- Skalen, Form V. In: Diagnostica, H. 49, S. 61–72.

Beckmann, J.; Heckhausen, H. (2006): Motivation durch Erwartung und Anreiz. In: Heckhausen, J.; Heckhausen, H. (Hg.): Motivation und Handeln. 3. Aufl. Berlin: Springer, S. 105–142.

Bell, P.A.; Fisher, J.D.; Baum, A.; Greene, T.C. (2001): Environmental Psychology. Fort Worth, TX: Harcourt Brace.

Bensler, F.; Blanck, B.; Greshoff, R. (Hg.) (1999): Das "Wie" und "Warum" von Solidarität. Bedingungen und Ursachen der Bereitschaft zum Engagement für Andere (Ethik und Sozialwissenschaften. Streitforum für Erwägungskultur, 2, S. 181-196).

Berger, K. S. (1998): The developing person through the life span. New York: Worth Publishers.

Bergius, R. (1976): Sozialpsychologie. Hamburg: Hoffmann und Campe Verlag.

Berkowitz, L. (1970): The self, selfishness and altruism. In: Macaulay, I.; Berkowitz, L. (Hg.): The self, selfishness and altruism. New York: Academic Press, S. 143–151.

Berkowitz, L. (Hg.) (1974): Advances in experimental social psychology. Volume 7. New York: Academic Press.

Berkowitz, L. (1975): Survey of social psychology. Hinsdale, Ill.

Berkowitz, L. (Hg.) (1977): Advances in experimental social psychology. Volume 10. New York: Academic Press.

Berkowitz, L. (1978): Decreased helpfulness with increased group size through lessening the effects of the needy individuals dependency. In: Journal of Personality, H. 46, S. 299–310.

Berkowitz, L. (1984): Some effects of thoughts on anti- and pro-social influences of media events. A cognitive-neo-association analysis. In: Psychological Bulletin, H. 95, S. 410–427.

Berkowitz, L.; Daniels, L. R. (1963): Responsibility and dependency. In: Journal of Abnormal and Social Psychology, H. 66, S. 429–436.

Bickman, L.; Henchy, T. (Hg.) (1972): Beyond the laboratory. Field research in social psychology. New York: McGraw-Hill.

Bierhoff, H. W. (1982): Determinanten hilfreichen Verhaltens. In: Psychologische Rundschau, H. 32, S. 289–305.

Bierhoff, H. W. (1990): Psychologie prosozialen Verhaltens. Stuttgart: Kohlhammer.

Bierhoff, H. W. (2006): Sozialpsychologie. Ein Lehrbuch. Stuttgart: Kohlhammer.

Bierhoff, H. W. (2007): Prosoziales Verhalten. In: Jonas, K.; Stroebe, W.; Hewstone, M. (Hg.): Sozialpsychologie. Eine Einführung. Heidelberg: Springer Medizin Verlag, S. 295–325.

Bierhoff, H. W. (2009): Prosoziales Verhalten. In: Brandstätter, V.; Otto, J. H.; Bengel, J. (Hg.): Handbuch der allgemeinen Psychologie - Motivation und Emotion. Göttingen: Hogrefe, S. 246–251.

Bierhoff, H. W. (2010): Psychologie prosozialen Verhaltens. Stuttgart: Kohlhammer.

Bierhoff, H. W.; Fetschenhauer, D. (Hg.) (2001): Solidarität, Konflikt, Umwelt und Dritte Welt. Opladen: Leske + Budrich.

Bierhoff, H. W.; Fetschenhauer, D. (2004): Altruismus aus evolutionstheoretischer Perspektive. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, Jg. 35, S. 131–141.

Bierhoff, H. W.; Frey, D. (Hg.) (2006): Handbuch der Psychologie. Handbuch der Sozialpsychologie und Kommunikationspsychologie. Göttingen: Hogrefe.

Bierhoff, H. W.; Klein, R.; Kramp, P. (1991): Evidence for the altruistic personality from data on accident research. In: Journal of Personality, H. 59, S. 263–280.

Bierhoff, H. W.; Küpper, B. (1998): Sozialpsychologie der Solidarität. In: Bayertz, K. (Hg.): Solidarität. Begriff und Problem. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 263–296.

Bierhoff, H. W.; Rohmann, E. (2004): Altruistic personality in the context of the empathy-altruism hypothesis. In: European Journal of Personality, Jg. 18, S. 351–365.

Bierhoff, H. W.; Rohmann, E. (2005): Was Liebe stark macht. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Bilsky, W. (1989): Angewandte Altruismusforschung. Analysen und Rezeption von Texten über Hilfeleistung. Bern: Huber.

Bischof-Köhler, D. (1989): Spiegelbild und Empathie. Die Anfänge der sozialen Kognition. Bern: Huber.

Bitz, M. (1981): Entscheidungstheorie. München: Vahlen.

Bless, H.; Igou, E. R. (2006): Stimmung und Informationsverarbeitung. In: Bierhoff, H. W.; Frey, D. (Hg.): Handbuch der Psychologie. Handbuch der Sozialpsychologie und Kommunikationspsychologie. Göttingen: Hogrefe, S. 423–429.

BMVBS-Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2001): Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Verkehrssicherheitsprogramm, vom Februar 2001. Berlin.

Bonß, W. (1991): Unsicherheit und Gesellschaft. Argumente für eine soziologische Risikoanalyse. In: Soziale Welt, Jg. 42, H. 2, S. 258–277.

Bortz, J.; Döring, N. (2006): Forschungsmethoden und Evaluation. Für Human- und Sozialwissenschaftler. Heidelberg: Springer Medizin Verlag.

Brandstätter, V.; Otto, J. H.; Bengel, J. (Hg.) (2009): Handbuch der allgemeinen Psychologie - Motivation und Emotion. Göttingen: Hogrefe.

Bridgeman, D. L. (Hg.) (1983): The nature of prosocial development. New York: Academic Press.

Brocke, B.; Strobel, A.; Müller, J. (2003): Sensation Seeking. Eine biopsychologische Mehr-Ebenen-Theorie. In: Roth, M.; Hammelstein, P. (Hg.): Sensation Seeking. Konzeption, Diagnostik und Anwendung. Göttingen: Hogrefe, S. 29–51.

Brown, R.; Herrnstein, R. J. (1975): Psychology. London: Methuen.

Brüsemeister, T. (2000): Qualitative Forschung. Ein Überblick. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

Bryan, J. H.; Test, M. A. (1967): Models and helping. Naturalistic studies in aiding behavior. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 6, S. 400–407.

Bubert, R.; Franzkowiak, P.; Stössel, U., et al. (Hg.) (1987): Soziale Netzwerke und Gesundheitsförderung. Risiken und Bewältigungsformen von Eltern und Jugendlichen. München: DJI Verl. Dt. Jugendinst.

Buergin, R. (1999): Handeln unter Unsicherheit und Risiko. Eine Zusammenschau verschiedener Zugänge und disziplinärer Forschungslinien. Arbeitsbericht 27-29. Herausgegeben von Albert-Ludwigs-Universität Freiburg. Institut für Forstökonomie. Online verfügbar unter http://www.sefut.uni-freiburg.de/pdf/FOR27_99.pdf.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2001): Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin.

Burger, A.; Buchhart, A. (2002): Risiko-Controlling. Lehr- und Handbücher der Betriebswirtschaftslehre. München Wien: Oldenbourg.

Burlingame, D. F. (2004): Philantropy in America. A comprehensive historical encyclopedia. Santa Barbara, Calif.: ABC-CLIO.

Buskotte, A. (1994): Leben: Wild und Gefährlich. Funktionen von action-orientiertem Risikoverhalten. In: Thema Jugend, H. 3, S. 8–10.

Canzler, W.; Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien: Böhlau.

Chatenet, F.; Simonnet, M. (1982): Die jungen Autofahrer. Erstes Fahrjahr. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Driver improvement. Rahmenbedingungen und Methoden der Verhaltensbeeinflussung in der Ausbildung, Weiterbildung und Nachschulung von Fahrzeuglenkern. Bern(bfu-Report, 5), S. 66–69.

Clark, R. D. (1976): On the Piliavin and Piliavin model of helping behavior. Costs are in the eye of the beholder. In: Journal of Applied Social Psychology, H. 6, S. 322–328.

Damon, W.; Eisenberg, N. (Hg.) (1998): Handbook of Child Psychology. Social, emotional and personality development. New York: Wiley.

Darley, J. M.; Batson, C. D. (1973): From Jerusalem to Jericho. A study of situational and dispositional variables in helping behavior. In: Journal of Personality and Social Psychology, Jg. 27, S. 100–108.

Derby, S.L.; Keeney, R.L. (1993): Risk Analysis. Understanding "How safe is safe enough". In: Glickman, T.S.; Gough, M. (Hg.): Readings in Risk. Washington: Resources of the Future, S. 43–49.

Deutscher Bundestag (15.06.1990): Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle - Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz. StVUnfStatG.

Dieckmann, A. (2000): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Diederichs, M. (2004): Risikomanagement und Risikocontrolling. Ein integrierter Bestandteil einer Modernen Risikomanagement-Konzeption. München: Vahlen.

Dovidio, J. F.; Gaertner, S. L. (2004): Aversive racism. In: Zanna, M. P. (Hg.): Advances in experimental social psychology. San Diego: Academic Press, S. 1–51.

Dovidio, J. F.; Piliavin, J. A.; Schroeder, D.; Penner, L. A. (2006): The social psychology of prosocial behavior. New York London: Psychology Press.

Dreher, E.; Dreher, M. (1991): Entwicklungsrelevante Ereignisse aus der Sicht von Jugendlichen. In: Schweizer Zeitschrift für Psychologie, Jg. 50, H. 1, S. 24–33.

Duden (2012): Risiko. Herausgegeben von Bibliographisches Institut GmbH. Dudenverlag. Online verfügbar unter www.duden.de/rechtschreibung/risiko, zuletzt geprüft am 14.11.2012.

Dunnette, M. (Hg.) (1976): Handbook of Industrial Organizational Psychology. Chicago: Rand McNally Co.

Eisenberg, N. (1982): The development of prosocial behavior. New York: City University of New York Graduate School.

Eisenberg, N. (2008): Empathy-related responding. A critical factor in socioemotional development. Herausgegeben von 116th Convention APA. American Psychologist Association, 374.

Eisenberg, N.; Fabes, R. A. (1998): Prosocial Development. In: Damon, W.; Eisenberg, N. (Hg.): Handbook of Child Psychology. Social, emotional and personality development. New York: Wiley, S. 701–778.

Elkind, D. (1967): Egocentrism in adolescence. In: Child Development, H. 38, S. 1025–1034.

Elkind, D. (1980): Strategic interactions in early adolescence. In: Adelson, J. (Hg.): Handbook of adolescent psychology. New York: Wiley, S. 432–446.

Emrich, M. (1998): Gleichgültigkeit und Altruismus im Spiegel der Sozialpsychologie. In: Krause, P.; Schwelling, B. (Hg.): Gleichgültigkeit und Gesellschaft: Interdisziplinäre Annäherungen an ein Phänomen. Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, S. 137–150.

Engel, U.; Hurrelmann, K. (1989): Psychosoziale Belastung im Jugendalter. Empirische Befunde zum Einfluss von Familie, Schule und Gleichaltrigengruppe. Berlin: de Gruyter.

Engel, U.; Hurrelmann, K. (1993): Was Jugendliche wagen. Eine Längsschnittstudie über Drogenkonsum, Streßreaktionen und Delinquenz im Jugendalter. Weinheim: Juventa.

Erikson, E. H. (1966): Identität und Lebenszyklus. Frankfurt: Suhrkamp.

Europäische Kommission (2003): Straßenverkehrssicherheit: Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit (2003-2010). Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe. Europäische Kommission, 2003. Online verfügbar unter http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/124257_de.htm.

Europäische Union (2001): Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Vom 12.09.2001. Europäische Union, 2001. Online verfügbar unter http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_de.htm.

Europäische Union (2006): Konsolidierte Fassung des Vertrages über die europäische Union, vom 29.12.2006. In: Amtsblatt der Europäischen Union C 321 E/5.

Falkenstein, I.A. (2005): Risikomanagement mit leistungsabhängiger Vergütung. Wiesbaden: DUV.

Ferchhoff, W. (1994): Ein Kaleidoskop zur Jugend in den 90er Jahren. In: Thema Jugend, H. 3, S. 2–4.

Ferchhoff, W. (1997): Soziologische Analysen zum Strukturwandel der Jugend und Jugendphase. In: Kind, Jugend und Gesellschaft, H. 37, S. 65–81.

Ferchhoff, W.; Olk, T. (Hg.) (1988): Jugend im internationalen Vergleich. Weinheim: Juventa.

Festinger, L. (1957): A theory of cognitive dissonance. Evanston: Row and Peterson.

Fischer, L.; Wiswede, G. (2009): Grundlagen der Sozialpsychologie. München: Oldenbourg.

Fischer, P.; Greitemeyer, T.; Pollozek, F.; Frey, D. (2006): The unresponsive bystander. Are bystanders more responsive in dangerous emergencies? In: European Journal of Psychology, Jg. 36, S. 267–278.

Fitts, P. M.; Posner, M. J. (1967): Human performance. London: Prentice-Hall International Inc.

Flick, U. (2009): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Flick, U.; Kardorff, E. von; Steinke, I. (Hg.) (2007): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Franklin, B. J. (1974): Victim characteristics and helping behavior in a rural southern setting. In: Journal of Applied Social Psychology, H. 93, S. 93–100.

Franzkowiak, P. (1986): Risikoverhalten und Gesundheitsbewußtsein bei Jugendlichen. Der Stellenwert von Rauchen und Alkoholkonsum im Alltag von 15- bis 20jährigen. Berlin Heidelberg New York Tokyo: Springer.

Frey, D. (Hg.) (1990): Bericht über den 37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Göttingen: Hogrefe.

Frey, D.; Greif, S. (Hg.) (1997): Sozialpsychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim: Beltz.

Frey, D.; Irle, M. (Hg.) (1993): Theorien der Sozialpsychologie. Band 1: kognitive Theorien. Bern: Verlag Hans Huber.

Friedburg, L. von (Hg.) (1965): Jugend in der modernen Gesellschaft. Köln: Kiepenheuer und Witsch.

Friedlmeier, W. (1993): Entwicklung von Empathie, Selbstkonzept und prosozialem Handeln. Konstanz: Hartung-Gorre.

Gaschke, S. (2011): Entspann Dich, Alter! In: Die Zeit, Ausgabe Nr. 15, 07.04.2011, S. 17–19.

Gebauer, J. E.; Riketta, M.; Broemer, P.; Maio, G. R. (2007): Bleasure and pressure based prosocial motivation: Divergent relations to subjective well-being. In: Journal of Research in Personality, Jg. 42, S. 399–420.

Geißler, R. (2002): Die Sozialstruktur Deutschlands. Die gesellschaftliche Entwicklung vor und nach der Vereinigung. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

Gerlach, K. (2009): Informationsschrift zum Verkehrssicherheitsprojekt Schutzengel. Vorstellung des Projekts und Anregungen zur Umsetzung in die Praxis. Sonderausgabe im Rahmen des Mentoringprogrammes des Landes Niedersachsen Durchlauf IX. Oldenburg, 2009.

Gerra, G.; Zaimovic, A.; Timpano, M.; Zambelli, U.; Delsignore, R.; Brambilla, F. (2000): Neuroendocrine correlates of temperamental traits in humans. In: Psychoneuroendocrinology, Jg. 25, S. 479–496.

Gesellschaft für Sicherheitswissenschaft (Hg.) (1989): IX Internationales Sommer-Symposium. Risiko -subjektiv und objektiv. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag.

Gesellschaft für Sicherheitswissenschaft (Hg.) (1989): IX. Internationales Sommer-Symposium. Risiko - subjektiv und objektiv. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag.

Geulen, D.; Veith, H. (Hg.) (2004): Sozialisationstheorie interdisziplinär. Aktuelle Perspektiven. Stuttgart: Lucius & Lucius.

Gilbert, P. (Hg.) (2005): Compassion. Conceptualisations, research and use in psychotherapy. London New York: Routledge.

Gilbert, P. (2005): Compassion and cruelty: A biopsychosocial approach. In: Gilbert, P. (Hg.): Compassion. Conceptualisations, research and use in psychotherapy. London New York: Routledge, S. 9–74.

Glickman, T.S.; Gough, M. (Hg.) (1993): Readings in Risk. Washington: Resources of the Future.

Gollwitzer, P.M. (1990): Action phases and mind-sets. In: Higgins, E.T.; Sorrentino, R. M. (Hg.): handbook of motivation and cognition. Foundations of social behavior. New York: Guilford, S. 53–92.

Gollwitzer, P.M. (1991): Abwägen und Planen. Göttingen: Verlag für Psychologie.

Gollwitzer, P.M.; Schaal, B. (1998): Metacognition in action. The importance of implementation on intentions. In: Personality and Social Psychology Review, Jg. 2, S. 124–136.

Graziano, W.G.; Eisenberg, N. (1997): Agreeableness. A dimension of personality. In: Hogan, J.; Johnson, J.; Briggs, S. (Hg.): Handbook of personality psychology. San Diego, CA: Academic Press, S. 795–824.

Groeben, N.; Rustemeyer, R. (1995): Inhaltsanalyse. In: König, E.; Zedler, P. (Hg.): Bilanz qualitativer Forschung. Weinheim: Deutscher Studien Verlag (Bd. 2: Methoden), S. 523–554.

Grube, J. A.; Piliavin, J. A. (2000): Role identity, organizational experiences and volunteer performance. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 26, S. 1108–1119.

Gruder, C. L.; Romer, D.; Korth, B. (1978): Dependency and fault as determinants of helping. In: Journal of Experimental Social Psychology, H. 14, S. 227–235.

Günzel, H. P.; Ketzner, B.; Koslowski, U.; Mönnighoff, M. (2009): Verkehrslehre. Leitfaden für Verkehrssicherheitsarbeit in Studium und Praxis. Hilden: VDP.

Häcker, H.; Stapf, K.H. (Hg.) (1998): Dorsch Psychologisches Wörterbuch. Bern: Huber.

Haftmann, M. (2011): Newsletter. Verkehrssicherheits-Projekt "Schutzengel", 2011.

Hagemann-White, C. (1984): Sozialisation weiblich - männlich? Opladen: Leske + Budrich.

Hartshorne, H.; May, M. A. (Hg.) (1928): Studies in the nature of character. New York: The MacMillan Company.

Hartshorne, H.; May, M. A.; Maller, J. B. (1928): Studies in service and self-control. In: Hartshorne, H.; May, M. A. (Hg.): Studies in the nature of character. New York: The MacMillan Company, S. 245–248.

Hartung, J. (2006): Sozialpsychologie. Stuttgart: Kohlhammer.

Hautzinger, H.; Tassaux-Becker, B.; Hamacher, R. (1996): Verkehrsunfallrisiko in Deutschland. Herausgegeben von Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach. (Heft M 59).

Heckhausen, H. (1980): Motivation und Handeln. Berlin: Springer.

Heckhausen, H.; Gollwitzer, P.M. (1987): Thought contents and cognitive functioning in motivational versus volitional states of mind. In: Motivation and Emotion, Jg. 11, S. 101–120.

Heckhausen, J.; Heckhausen, H. (Hg.) (2006): Motivation und Handeln. 3. Aufl. Berlin: Springer.

Helffferich, C. (1994): Jugend, Körper und Geschlecht. Die Suche nach sexueller Identität. Opladen: Leske + Budrich.

Helffferich, C. (1997): "Männlicher" Rauschgewinn und "weiblicher" Krankheitsgewinn? Geschlechtsgebundene Funktionalität von Problemverhalten und die Entwicklung geschlechtsbezogener Präventionsansätze. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, Jg. 17, H. 2, S. 148–161.

Henning, H. J. (1994): Verkehrsbiografische Entwicklungstypen junger Fahrer. Herausgegeben von Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach. (Heft M 5).

Herzberg, P. Y.; Schlag, B. (2003): Sensation Seeking und Verhalten im Straßenverkehr. In: Roth, M.; Hammelstein, P. (Hg.): Sensation Seeking. Konzeption, Diagnostik und Anwendung. Göttingen: Hogrefe, S. 162–182.

Heuer, W. (2002): Couragiertes Handeln. Lüneburg: zu Klampen.

Higgins, E.T.; Sorrentino, R. M. (Hg.) (1990): handbook of motivation and cognition. Foundations of social behavior. New York: Guilford.

Hofer, E.; Wild, E.; Noack, P. (Hg.) (2002): Lehrbuch Familienbeziehungen. Eltern und Kinder in der Entwicklung. Göttingen: Hogrefe.

Höffe, O. (2007): Lebenskunst und Moral. Oder: Macht Tugend glücklich? München: Beck.

Hoffmann, M. L. (1976): Empathy, role taking, guilt and development of altruistic motives. In: Lickona, T. (Hg.): Moral development and behavior. New York: Holt, Rinehart & Winston, S. 124–143.

Hoffmann, M. L. (1990): Empathy and justice motivation. In: Motivation and Emotion, H. 14, S. 151–172.

Hogan, J.; Johnson, J.; Briggs, S. (Hg.) (1997): Handbook of personality psychology. San Diego, CA: Academic Press.

Holfort, F. (1980): Zur Bedeutung des Modells für die Entwicklung von Hilfsbereitschaft. In: Gruppendynamik, Jg. 11, H. 1, S. 3–16.

Holsti, O.R. (1969): Content Analysis for the social and humanities. Reading, Mass.: Addison Wesley.

Homans, G. C. (1978): Theorie der sozialen Gruppe. Opladen: Westdeutscher Verlag.

Horvath, P.; Zuckermann, M. (1893): Sensation seeking, risk appraisal and risky behaviour. In: Personality and Individual Differences, H. 14, S. 41–52.

Hosemann, G. (Hg.) (1989): Risiko in der Industriegesellschaft: Analyse, Vorsorge und Akzeptanz. Erlangen: Erlanger Forschungen (Bd. 19).

Hoyle, R. H.; Stephenson, M. T.; Palmgreen, P.; Lorch, E. P.; Donohew, R. L. (2002): Reliability and validity of a brief measure of sensation seeking. In: Personality and Individual Differences, Jg. 32, S. 401–414.

Hoyos, C. (1980): Psychologische Unfall- und Sicherheitsforschung. Stuttgart: Kohlhammer.

Hradil, S. (1983): Die Ungleichheit der "Sozialen Lage". In: Kreckel, R. (Hg.): Soziale Ungleichheiten. Göttingen: Schwartz (Soziale Welt, Sonderband 2), S. 101–118.

Hradil, S. (1999): Soziale Ungleichheit in Deutschland. Opladen: Leske + Budrich.

Huguenin, R. D.; Hess, E. (1982): Driver improvement. Rahmenbedingungen und Methoden der Verhaltensbeeinflussung in der Ausbildung, Weiterbildung und Nachschulung von Fahrzeuglenkern. Herausgegeben von Bundesanstalt für Straßenwesen. Bern. (bfu-Report, 5). Online verfügbar unter http://www.bfu.ch/PDFLib/1284_74.pdf.

Hull, C.L. (1943): Principles of Behavior. New York: Appleton-Century-Crofts.

Hunecke, M.; Blöbaum, A.; Matthies, E.; Höger, R. (2001): Responsibility and environment - Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior. In: Environment and Behavior, Jg. 33, S. 830–852.

Hurlemann, R.; Patin, A.; Onur, O. A.; Cohen, M. X.; Baumgartner, T.; Metzler, S. et al. (2010): Oxytocin enhances amygdala-dependent, socially reinforced learning and emotional empathy in humans. In: Journal of Neuroscience, Jg. 14, H. 30, S. 4999–5007.

Hurrelmann, K. (1994): Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung. Weinheim: Juventa.

Hurrelmann, K. (2002): Einführung in die Sozialisationstheorie. Weinheim: Beltz.

Hurrelmann, K. (2005): Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die Sozialisationstheorie. Weinheim: Beltz.

Hurrelmann, K.; Ulich, D. (Hg.) (2002): Handbuch der Sozialisationsforschung. Studienausgabe ; 6. Aufl. Weinheim: Beltz Verlag (Beltz Handbuch).

Hussy, W.; Schreier, M.; Echterhoff, G. (2010): Forschungsmethoden. In Psychologie und Sozialwissenschaften. Berlin: Springer.

IM NRW (2005a): Neuausrichtung von Führung und Steuerung. Herausgegeben von Innenministerium NRW (jetzt: Ministerium für Inneres und Kommunales). Düsseldorf.

IM NRW (2005): Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung. Herausgegeben von Innenministerium NRW (jetzt: Ministerium für Inneres und Kommunales). Düsseldorf.

IMK - Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (Hg.) (1994): Programm für Innere Sicherheit (Fortschreibung 1994). Geschäftsstelle. (Beschluss der IMK vom 26.11.1993).

Insel, T.; Fernald, R. (2004): How the brain processes social information. Searching for the social brain. In: *Annual Review of Neuroscience*, Jg. 27, S. 697.

Irle, M. (1975): *Lehrbuch der Sozialpsychologie*. Bern: Verlag Hans Huber.

Isen, A. M. (1970): Success, failure, attention and reaction to others: The warm glow of success. In: *Journal of Personality and Social Psychology*, H. 15, S. 294–301.

Isen, A. M.; Clark, M.; Schwartz, M. F. (1976): Duration of the effect of good mood on helping. Footprints on the sands of time. In: *Journal of Personality and Social Psychology*, H. 34, S. 385–393.

IT NRW (2011): Statistische Berichte. Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 2010. Herausgegeben von Information und Technik Nordrhein-Westfalen Geschäftsbereich Statistik. Online verfügbar unter Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 2010.

Janis, I. L. (1972): *Victims of groupthink. A psychological study of foreign-policy decisions and fiascos*. Boston: Houghton Mifflin.

Jessor, R. (2001): Problem-behavior theory. In: Raithel, J. (Hg.): *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention*. Opladen: Leske + Budrich, S. 61–78.

Jessor, R.; Jessor, S. L. (1977): *Problem behavior and psychosocial development. A longitudinal study of youth*. New York: Academic Press.

Jessor, R.; Turbin, M. S.; Costa, F. M.; Dong, Q.; Zhang, H.; Wang, C. (2003): Adolescent problem behavior in China and the United States: A cross-national study of psychosocial protective factors. In: *Journal of Research on Adolescence*, H. 13, S. 329–360.

Jonas, K.; Stroebe, W.; Hewstone, M. (Hg.) (2007): *Sozialpsychologie. Eine Einführung*. Heidelberg: Springer Medizin Verlag.

Jones, M. R. (Hg.) (1962): *Nebraska symposium on motivation*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Jungermann, H.; Femers, S. (1995): Multiple perspectives on risk: measures and comparisons. In: European review of applied psychology, Jg. 45, H. 1, S. 43–47.

Jungermann, H.; Slovic, P. (1993): Charakteristika individueller Risikowahrnehmung. In: Bayerische Rück (Hg.): Risiko ist ein Konstrukt. Wahrnehmungen zur Risikowahrnehmung. München: Knesebeck, S. 89–107.

Kahneman, D.; Tversky, A. (1979): Prospect Theory. An Analysis of Decision under Risk. In: Econometrica, Jg. 47, S. 263–292.

Kaiser, H. J. (1981): Hilfeverhalten. In: Werbik, H.; Kaiser, H. J. (Hg.): Kritische Stichwörter Sozialpsychologie. München: Fink, S. 150–173.

Kelle, U. (2007): Computergestützte Analyse qualitativer Daten. In: Flick, U.; Kardorff, E. von; Steinke, I. (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 485–502.

Klebensberg, D. (1998): Risikoverhalten. In: Häcker, H.; Stapf, K.H. (Hg.): Dorsch Psychologisches Wörterbuch. Bern: Huber, S. 744–745.

Klein, A. (Hg.) (2011): Risikomanagement und Risiko-Controlling. Freiburg: Haufe.

Klein, P. (2000): Straßenverkehrsunfälle junger Menschen. In: Deutsches Polizeiblatt, Jg. 18, H. 3, S. 4–8.

Klein, S. (2009): Altruismus. Wie kommt das Gute in die Welt. Herausgegeben von Zeit Online. (53). Online verfügbar unter <http://www.zeit.de/2009/53/DOS-Altruismus>.

Knight, F. H. (2005): Risk, uncertainty and profit. New York: Cosimo (originally published by University of Chicago Press in 1921).

Kogan, N.; Wallach, M. A. (1967): Risk taking as a function of the situation, the person and the group. In: Maridler, G.; Musser, P.; Kogan, N.; Wallach, M. A. (Hg.): New directions in psychology. New York: Holt, Rinehart & Winston (3), S. 111–278.

Köhler, B. (1977): Prosoziales Verhalten. Forschungsschwerpunkte und Forschungsthemen. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, H. 1, S. 23–49.

Kolip, P. (1995): Geschlecht und Gesundheit im Jugendalter. Die Konstruktion von Geschlechtlichkeit über somatische Kulturen. Opladen: Leske + Budrich.

Kölner Stadt-Anzeiger (AR) (2011): Autounfall. 16-Jähriger stirbt in der Eifel. In: Kölner Stadt-Anzeiger, Ausgabe 175, 30./31.07.2011, S. 8.

König, E.; Zedler, P. (Hg.) (1995): Bilanz qualitativer Forschung. Weinheim: Deutscher Studien Verlag (Bd. 2: Methoden).

Korte, C.; Ayvalioglu, N. (1981): Helpfulness in Turkey: Cities, towns and urban villages. In: Journal of Cross-Cultural Psychology, H. 12, S. 123–131.

Kosmala, B. (2004): Zivilcourage in extremen Situationen. Retterinnen und Retter von Juden im "Dritten Reich" (1941-1945). In: Meyer, G.; Dovermann, U.; Frech, S.; Gugel, G. (Hg.): Zivilcourage lernen. Analysen Modelle Arbeitshilfen: Bundeszentrale für politische Bildung, S. 106–115.

Krappmann, L. (2002): Sozialisation in der Gruppe der Gleichaltrigen. In: Hurrelmann, K.; Ulich, D. (Hg.): Handbuch der Sozialisationsforschung. Studienausgabe ; 6. Aufl. Weinheim: Beltz Verlag (Beltz Handbuch), S. 355–376.

Krappmann, L. (2004): Sozialisation in Interaktion und Beziehungen unter Gleichaltrigen in der Schulklasse. In: Geulen, D.; Veith, H. (Hg.): Sozialisationstheorie interdisziplinär. Aktuelle Perspektiven. Stuttgart: Lucius & Lucius, S. 253–271.

Krause, P.; Schwelling, B. (Hg.) (1998): Gleichgültigkeit und Gesellschaft: Interdisziplinäre Annäherungen an ein Phänomen. Berlin: Berlin Verlag A. Spitz.

Kreckel, R. (Hg.) (1983): Soziale Ungleichheiten. Göttingen: Schwartz (Soziale Welt, Sonderband 2).

Kreis Gütersloh (2011): Bevölkerung im Kreis Gütersloh. Herausgegeben von Kreis Gütersloh. Online verfügbar unter http://www.kreis-guetersloh.de/kreis/120/sr_seiten/artikel/112180100000006565.php.

Krippendorff, K. (1980): Content Analysis. An introduction to its methodology. London: Sage.

Kromer, D. (1974): Untersuchungen zur Hilfeleistung: Das Spendenverhalten bei der kirchlichen Kollekte. Unveröffentlichte Vordiplomarbeit. Betreut von H. E. Lück. Köln. Universität zu Köln. Online verfügbar unter <http://www.ssoar.info/ssoar/files/dgs/17-1974/17-V-I-175-180.pdf>.

Krüger, H. H. (Hg.) (1993): Handbuch der Jugendforschung. Opladen: Leske + Budrich.

Kuckartz, U. (1999): Computergestützte Analyse qualitativer Daten. Eine Einführung in Methoden und Arbeitstechniken. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

Kuckartz, U. (2010): Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Kühl, S.; Stondtholz, P. (Hg.) (2002): Methoden der Organisationsforschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Kupsch, P.U. (1973): Das Risiko im Entscheidungsprozess. Band 14. In: Betriebswirtschaft in Forschung und Praxis.

Lamnek, S. (2008): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. Weinheim: Beltz.

Land NRW (1999): Polizeidienstvorschrift 100. Führung und Einsatz der Polizei (nur für Polizeibeschäftigte). PDV 100 (Anlage 20).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik (Hg.) (2011): Statistische Berichte. Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 2010. Online verfügbar unter <https://webshop.it.nrw.de/gratis/H139%20201000.pdf>.

Latané, B.; Darley, J. M. (1969): Bystander "apathy". In: American Scientist, H. 57, S. 244–268.

Latané, B.; Darley, J. M. (1970): Social determinants of bystander intervention in emergencies. In: Macaulay, I.; Berkowitz, L. (Hg.): Altruism and helping behavior. Social psychological studies of some antecedents and consequences. New York: Academic Press, S. 13–27.

Latané, B.; Nida, S. (1981): Ten years of research on group size and helping. In: Psychological Bulletin, H. 89, S. 308–324.

Laux, H. (1998): Entscheidungstheorie. Berlin: Springer.

Lenrow, P. B. (1978): Dilemmas of professional helping. Continuities and discontinuities with folk helping roles. In: Wispé, L. G. (Hg.): Altruism, sympathy and helping. Psychological and sociological principles. Orlando, FL: Academic Press, S. 263–290.

Lenz, K. (1989): Jugendliche heute. Lebenslagen, Lebensbewältigung und Lebenspläne. Linz: Veritas.

Levitt, M. Z.; Selman, R. L.; Richmond, J. B. (1991): The psychosocial foundations of early adolescents high risk behavior. In: Journal of Research on Adolescence, H. 1, S. 349–378.

Lickona, T. (Hg.) (1976): Moral development and behavior. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Liebold, R.; Trinczek, R. (2002): Experteninterview. In: Kühl, S.; Stondtholz, P. (Hg.): Methoden der Organisationsforschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 33–71.

Limbourg, M.; Flade, A.; Schönharting, J. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.

Limbourg, M.; Mühlenbruch, I. (2009): Projektdokumentation. Verkehrssicherheitsprojekt "Schutzengel" im Kreis Gütersloh. Stand 15.08.2009.

Limbourg, M.; Mühlenbruch, I. (2010): Auswertung und Ergebnisse der Befragung der Schutzengel im Kreis Gütersloh. Stand 11.05.2010.

Limbourg, M.; Mühlenbruch, I. (2011): Wissenschaftliche Begleitung und Beratung zu dem Verkehrssicherheitsprojekt "Schutzengel" im Kreis Gütersloh. Zusammenfassung. Herausgegeben von Universität Duisburg Essen. Online verfügbar unter <http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/ml-d/index-4.html>.

Limbourg, M.; Raithel, J.; Reiter, K. (2001): Jugendliche im Straßenverkehr. In: Raithel, J. (Hg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich, S. 201–215.

Limbourg, M.; Reiter, K. (2003): Denn sie wissen nicht, was sie tun... Jugendliches Risikoverhalten im Verkehr. In: Unsere Jugend, H. 1, S. 12–21.

Limbourg, M.; Reiter, K. (2010): Verkehrspsychologie. Verkehrspsychologische Gender-Forschung. In: Steins, G. (Hg.): Handbuch Psychologie und Geschlechterforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 203–227.

Lück, H. E. (1975): Prosoziales Verhalten. Köln: Kiepenheuer und Witsch.

Lück, H. E. (1997): Hilfeverhalten. In: Frey, D.; Greif, S. (Hg.): Sozialpsychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim: Beltz, S. 187–191.

Luhmann, N. (1990): Soziologische Aufklärung 5. Konstruktivistische Perspektiven. Opladen: Westdeutscher Verlag.

Macaulay, I.; Berkowitz, L. (Hg.) (1970): Altruism and helping behavior. Social psychological studies of some antecedents and consequences. New York: Academic Press.

Macaulay, I.; Berkowitz, L. (Hg.) (1970): The self, selfishness and altruism. New York: Academic Press.

Macaulay, J. R. (1970): A skill for charity. In: Macaulay, I.; Berkowitz, L. (Hg.): Altruism and helping behavior. Social psychological studies of some antecedents and consequences. New York: Academic Press, S. 43–59.

Mansel, J.; Hurrelmann, K. (1991): Alltagsstreß bei Jugendlichen. Eine Untersuchung über Lebenschancen, Lebensrisiken und psychosoziale Befindlichkeiten im Statusübergang. Weinheim: Juventa.

Maridler, G.; Musser, P.; Kogan, N., et al. (Hg.) (1967): New directions in psychology. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Markowitz, J. (1991): Paradoxien im Verhältnis zwischen Technik und Lebenswelt. In: Schneider, J. (Hg.): Technische Kompetenz und Semantik des Risikos. Risiko und Sicherheit technischer Systeme. Auf der Suche nach neuen Ansätzen. Basel: Birkhäuser Verlag, S. 125–133.

Marthiens, W.; Schulze, H. (1989): Disco-Unfälle. Fakten und Lösungsstrategien. Herausgegeben von Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach. (BAST-Forschungsbericht, 198).

Maslow, A.H. (1954): Motivation and personality. New York: Harper.

Mayerhofer, K.; Scherer, C.; Kalbermatten, U. (1990): Psychogramm des jugendlichen Autolenkers. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung. Bern. (bfu-Report, 14).

Mayring, P. (2002): Qualitative Sozialforschung. Weinheim: Beltz Verlag.

Mayring, P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 11., aktualisierte und überarb. Aufl. Weinheim: Beltz.

McCartt, A. T.; Shabanova, V. L.; Leaf, W. T. (2003): Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. In: Accident Analysis and Prevention, Jg. 35, S. 311–320.

McGrath, J.E. (1976): Stress and behavior in organizations. In: Dunnette, M. (Hg.): Handbook of Industrial Organizational Psychology. Chicago: Rand McNally Co., S. 1351–1395.

Meyer, G. (2004): Vorwort. Kontext, Absicht und Anlage des Bandes. In: Meyer, G.; Dovermann, U.; Frech, S.; Gugel, G. (Hg.): Zivilcourage lernen. Analysen Modelle Arbeitshilfen: Bundeszentrale für politische Bildung, S. 8–40.

Meyer, G.; Dovermann, U.; Frech, S., et al. (Hg.) (2004): Zivilcourage lernen. Analysen Modelle Arbeitshilfen: Bundeszentrale für politische Bildung.

Meyer, G.; Herrmann A. (1999): ... normalerweise hätt' da schon jemand eingreifen müssen. Zivilcourage im Alltag von Berufsschülern. Eine Pilotstudie. Schwalbach/Taunus: Wochenschau-Verlag.

Mienert, M. (2002a): Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 48, H. 4, S. 145–150.

Mienert, M. (2002): Fahr- und fahrzeugbezogene Werthaltungen. In: Scholl, W.; Sydow, H. (Hg.): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. Münster: Waxmann, S. 292–328.

Mienert, M. (2002): Individuelle Werthaltungen. In: Scholl, W.; Sydow, H. (Hg.): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. Münster: Waxmann, S. 78–113.

Milgram, S. (1974): Das Milgram-Experiment. Zur Gehorsamsbereitschaft gegenüber Autorität. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW (2011a): Auszeichnung für neun mutige Helfer aus NRW. Minister Jäger: "Hinsehen und Handeln, aber nicht das eigene Leben riskieren. Herausgegeben von Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW. Online verfügbar unter <http://www.nrw.de/meldungen-der-landesregierung/innenminister-jaeger-ehrte-neun-mutige-helfer-10334/>.

Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW (Hg.) (2011): Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2010. Online verfügbar unter <http://www.polizei.nrw.de/stepone/data/downloads/c2/37/91/verkehrsunfallstatistik-nordrhein-westfalen-2010-gesamtstatistik.pdf>.

Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen (2007): Gewaltprävention in NRW. Kurzfassung; Stand Januar 2007. Herausgegeben von Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen. Online Verfügbar unter: <http://www.schulministerium.nrw.de/BP/Erziehung/Themen/Gewalt/Gewaltprävention/>

Montada, L. (2001): Denial of responsibility. In: Auhagen, H. E.; Bierhoff, H. W. (Hg.): Responsibility. The many faces of a social phenomenon. London New York: Routledge, S. 79–92.

Mook, D. G. (1987): Motivation. New York: Norton.

Mukamel, R.; Ekstrom, A. D.; Kaplan, J.; Iacoboni, M.; Fried, I. (2010): Single-neuron responses in humans during execution and observation of actions. In: Current Biology, Jg. 20, H. 8, S. 750–756.

Müller, B. F.; Hassebrauck, M. (1993): Gerechtigkeitstheorien. In: Frey, D.; Irle, M. (Hg.): Theorien der Sozialpsychologie. Band 1: kognitive Theorien. Bern: Verlag Hans Huber (1), S. 217–242.

Musahl, H. P. (1997): Gefahrenkognition. Theoretische Annäherungen, empirische Befunde und Anwendungsbezüge zur subjektiven Gefahrenkenntnis. Heidelberg: Asanger.

Näätänen, R.; Summala, H. (1976): Road user behavior and traffic accidents. Amsterdam: North Holland Publishing Company.

Netter, P.; Henning, J.; Roed, I. (1996): Serotonin and dopamine as mediators of sensation seeking behavior. In: Neuropsychobiology, Jg. 34, S. 155–165.

Neumann, P. (1999): Das Wagnis im Sport: Grundlagen und pädagogische Forderungen. Schorndorf: Hoffmann.

Niedersächsische Fachhochschule (2004): Projekt Schutzengel. Eine wissenschaftliche Begleitung und Wirksamkeitsstudie. Unter Mitarbeit von F. P. Seemann und P. Pez. Herausgegeben von Niedersächsische Fachhochschule Fakultät Polizei. Oldenburg.

Noack, P. (2002): Familie und Peers. In: Hofer, E.; Wild, E.; Noack, P. (Hg.): Lehrbuch Familienbeziehungen. Eltern und Kinder in der Entwicklung. Göttingen: Hogrefe, S. 143–167.

Nordlohne, E. (1992): Die Kosten jugendlicher Problembewältigung. Alkohol-, Zigaretten-, und Arzneimittelkonsum im Jugendalter. Weinheim: Juventa.

North, A. C.; Tarrant, M.; Hargeaves, D. J. (2004): The effects of music on helping behavior: a field study. In: Environment and Behavior, Jg. 36, S. 266–275.

Oerter, R.; Dreher, E. (2008): Jugendalter. In: Oerter, R.; Montada, L. (Hg.): Entwicklungspsychologie. Weinheim: Beltz, S. 271–332.

Oerter, R.; Montada, L. (Hg.) (2008): Entwicklungspsychologie. Weinheim: Beltz.

Oliner, S. P.; Oliner, P. M. (1988): The altruistic personality. Rescuers of Jews in Nazi Europe. New York: Free Press.

Olweus, D.; Block, J.; Radke-Yarrow, M. (1986): Development of antisocial and prosocial behavior. Research, theories, and issues. Orlando, FL: Academic Press.

Opp, G. (Hg.) (2006): Kindern gerecht werden. Kontroverse Perspektiven auf Lernen in der Kindheit ; [zwei Tagungen in München (2003) und Halle (2004) ... unter der übergreifenden Themenstellung "Lernen in der Kindheit"]. Bad Heilbrunn: Klinkhardt.

Ostermann, Ä. (2000): Empathie und prosoziales Verhalten in einer Ellenbogengesellschaft? Herausgegeben von Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung. Frankfurt am Main. (HSFK-StandPunkte, 4).

Oswald, H. (2006): Beziehungen zu Gleichaltrigen und schulisches Lernen in der mittleren Kindheit. In: Opp, G. (Hg.): Kindern gerecht werden. Kontroverse Perspektiven auf Lernen in der Kindheit ; [zwei Tagungen in München (2003) und Halle (2004) ... unter der übergreifenden Themenstellung "Lernen in der Kindheit"]. Bad Heilbrunn: Klinkhardt, S. 235–246.

Parsons, T. (1965): Jugend im Gefüge der amerikanischen Gesellschaft. In: Friedburg, L. von (Hg.): Jugend in der modernen Gesellschaft. Köln: Kiepenheuer und Witsch, S. 131–155.

Penner, L. A.; Dovidio, J. F.; Piliavin, J. A.; Schroeder, D. (2005): Prosocial behavior. Multilevel Perspectives. In: Annual Review of Psychology, H. 56, S. 365–392.

Penner, L. A.; Finkelstein, M. A. (1998): Dispositional and structural determinants of volunteerism. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 74, S. 525–537.

Pervin, L. A.; Lewis, M. (Hg.) (1978): Perspectives in interactional psychology. New York: Plenum Press.

Piaget, J. (1972): Sprechen und Denken des Kindes. Düsseldorf: Schwann.

Piliavin, I. M.; Dovidio, J. F.; Gaertner, S. L.; Clark, R. D. (1981): Emergency intervention. New York: Academic Press.

Piliavin, J. A.; Piliavin, I. M. (1972): Effect of blood on reactions to a victim. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 23, S. 352–362.

Polizei Gütersloh (Hg.) (2008): Jahresbericht 2007. Verkehr. Der Landrat als Kreispolizeibehörde Gütersloh. Online verfügbar unter http://www.polizei-nrw.de/guetersloh/stepone/data/downloads/82/00/00/jb_v2007.pdf.

Polizei Gütersloh (Hg.) (2011): Jahresbericht zur Verkehrsunfallentwicklung 2010. Der Landrat als Kreispolizeibehörde Gütersloh. Online verfügbar unter <http://www.polizei-nrw.de/guetersloh/stepone/data/downloads/d0/00/00/jb-verkehr-2010.pdf>.

Polizei NRW (Hg.) (2011): Unfallstatistik 2010. Sorge um Junge Fahrer. Polizei NRW. Online verfügbar unter www.polizei.nrw.de/service/zahlen-daten-fakten/article/verkehrsunfallstatistik-2010, zuletzt geprüft am 06.09.2011.

Popper, K. R. (1974): Objektive Erkenntnis. Hamburg: Hoffmann und Campe Verlag.

Raithel, J. (2001a): Exponierte Risiken jugendlicher Männlichkeitsentwicklung. In: Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation, Jg. 21, H. 2, S. 133–149.

Raithel, J. (1999): Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim: Juventa.

Raithel, J. (2001): Explizit risiko-konnotative Aktivitäten und riskante Mutproben. In: Raithel, J. (Hg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich, S. 237–248.

Raithel, J. (Hg.) (2001): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich.

Raithel, J. (2004): Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Recke, G. (2001): Entscheidungsanalyse unter Risiko und Unsicherheit. Entscheidungscharakteristika in ökonomischen Netzwerken. Göttingen: Duehrkorp und Radicke.

Reinders, H. (2003): Jugendtypen. Ansätze zu einer differentiellen Theorie der Adoleszenz. Opladen: Leske + Budrich.

Rejda, G.E. (2003): Principles of Risk Management and Insurance. Boston: Addison Wesley.

Renn, O. (1989): Risikowahrnehmung - Psychologische Determinante bei der intuitiven Erfassung und Bewertung von technischen Risiken. In: Hosemann, G. (Hg.): Risiko in der Industriegesellschaft: Analyse, Vorsorge und Akzeptanz. Erlangen: Erlanger Forschungen (B., 19), S. 167–191.

Reulecke, U.; Rosemann, B.; Zimolong, B. (Hg.) (1995): Bochumer Berichte zur Angewandten Psychologie. Bochum: Ruhr-Universität Bochum (Bd.12).

Rheinberg, F. (2008): Motivation. 7. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer.

Rheinberg, F.; Iser, I.; Pfauter, S. (1997): Freude am Tun und/oder zweckorientiertes Schaffen? Zur transsituativen Konsistenz und konvergenten Validität der AF-Skala. In: Diagnostica, Jg. 43, S. 174–191.

Rizzolatti, G.; Sinigaglia, C.; Griese, F. (2008): Empathie und Spiegelneurone. Die biologische Basis des Mitgefühls. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Rohrman, B. (1984): Psychologische Kriterien zur Erheblichkeit von Belästigungen. In: Schick, A.; Walcher, K.P. (Hg.): Beiträge zur Bedeutungslehre des Schalls. Ergebnisse des 3. Oldenburger Symposions zur Bedeutungslehre des Schalls. Bern: Lang, S. 139–149.

Rohrman, B. (1990): Psychologische Risikoforschung. In: Frey, D. (Hg.): Bericht über den 37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Göttingen: Hogrefe (2), S. 393–402.

Rosenblitt, J.; Soler, H.; Johnson, S.; Quadagno, D. (2001): Sensation seeking and hormones in men and woman. In: *Hormones and Behavior*, Jg. 40, S. 396–402.

Rosenbloom, T. (2003): Sensation seeking and risk taking in mortality salience. In: *Personality and Individual Differences*, H. 35, S. 1809–1819.

Rosenhan, D. (1972): Learning theory and prosocial behavior. In: *Journal of Social Issues*, H. 28, S. 151–163.

Rosenhan, D.; White, G. M. (1967): Observation and rehearsal as determinants of prosocial behavior. In: *Journal of Personality and Social Psychology*, H. 5, S. 424–431.

Roth, M.; Hammelstein, P. (Hg.) (2003): *Sensation Seeking. Konzeption, Diagnostik und Anwendung*. Göttingen: Hogrefe.

Ruch, W.; Zuckerman, M. (2001): Sensation seeking and adolescence. In: Raithel, J. (Hg.): *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention*. Opladen: Leske + Budrich, S. 97–110.

Rudolph, U. (2007): Soziales Verhalten. In: Stemmler, G. (Hg.): *Enzyklopädie der Emotionen*. Göttingen: Hogrefe, S. 445–486.

Rushton, J. P.; Sorrentino, R. M. (Hg.) (1981): *Altruism and helping behavior*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Russel, J. A.; Snodgrass, J. (1987): Emotion and environment. In: Stokols, D.; Altman, I. (Hg.): *Handbook of environmental psychology. Volume 1*. New York: Wiley (1), S. 245–253.

Rustenbach, S. J. (2003): *Metaanalyse. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Bern: Huber.

Sandmann, P. M. (1987): Risk communication. Facing public outrage. In: *Environmental Protection Journal*, Jg. 13, H. 9, S. 21–22.

Sarason, I. G.; Spielberger, C. D. (Hg.) (1976): *Stress and anxiety*. New York: Wiley.

Schäfers, B. (2001): Jugendsoziologie. Opladen: Leske + Budrich.

Schelsky, H. (1957): Die skeptische Generation. Eine Soziologie der deutschen Jugend. Düsseldorf: Eugen Diederichs Verlag.

Schick, A.; Walcher, K.P. (Hg.) (1984): Beiträge zur Bedeutungslehre des Schalls. Ergebnisse des 3. Oldenburger Symposions zur Bedeutungslehre des Schalls. Bern: Lang.

Schlag, B. (1987): In meinem Alter fährt man an sich recht zügig. Untersuchungen zu Risikoverhalten und Risikobereitschaft junger Fahrer. Herausgegeben von Bernhard Schlag. Essen.

Schlag, B. (1994): Geschwindigkeitwahl und Verkehrsstärke auf Bundesautobahnen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 40, H. 1, S. 27–29.

Schlag, B. (Hg.) (2004): Verkehrspsychologie. Mobilität - Sicherheit - Fahrerassistenz. Lengerich: Pabst Science Publishers.

Schlag, B. (2006): Risikoverhalten im Straßenverkehr. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden, Jg. 55, H. 3-4, S. 35–40.

Schlag, B.; Ellinghaus, D.; Steinbrecher, J. (1986): Risikobereitschaft junger Fahrer. Herausgegeben von Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag. (Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58).

Schlag, B.; Schleger, A. (1995): Fahren lernen in Europa. Modelle und Optionen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 41, H. 1, S. 10–18.

Schlicht, W. (2002): The theorie of planned behavior. In: Schwarzer, R.; Jerusalem, M.; Weber, H. (Hg.): Gesundheitspsychologie von A bis Z. Göttingen: Hogrefe, S. 597–600.

Schmidt, C. (2007): Analyse von Leitfadeninterviews. In: Flick, U.; Kardorff, E. von; Steinke, I. (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 447–456.

Schmidt, P. (2010): Maßnahmen zur Förderung von Zivilcourage. In: Kriminalpolizei, H. 2, S. 4–7.

Schneider, J. (Hg.) (1991): Technische Kompetenz und Semantik des Risikos. Risiko und Sicherheit technischer Systeme. Auf der Suche nach neuen Ansätzen. Basel: Birkhäuser Verlag.

Scholl, W.; Sydow, H. (Hg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. Münster: Waxmann.

Scholz, R.W. (1995): Grenzwert und Risiko. Probleme der Wahrnehmung und des Handelns. Workingpaper ETH. Herausgegeben von Eidgenössische Technische Hochschule Zürich. Online verfügbar unter <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:22849/eth-22849-01.pdf>, zuletzt geprüft am 14.11.2012.

Schorn, J.; Flieher, B. (2010): Triumph über die Egoisten. In: Salzburger Nachrichten, 27.03.2010.

Schulz, U. (2003): Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag. Dissertation. Dortmund. TU Dortmund. Online verfügbar unter http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?idn=968511813&dok_var=d1&dok_ext=pdf&filename=968511813.pdf.

Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

Schulze, H. (1996): Lebensstil und Freizeitverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 56).

Schulze, H. (1998): Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 91).

Schulze, H. (1999): Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 103).

Schwartz, S. H. (1970): Elicitation of moral obligation and self-sacrificing behavior. An experimental study of volunteering to be a bone marrow donor. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 15, S. 283–293.

Schwartz, S. H. (1977): Normative influences on altruism. In: Berkowitz, L. (Hg.): Advances in experimental social psychology. Volume 10. New York: Academic Press, S. 221–279.

Schwartz, S. H.; Howard, J. A. (1981): A normative decision-making model of altruism. In: Rushton, J. P.; Sorrentino, R. M. (Hg.): Altruism and helping behavior. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, S. 189–211.

Schwarzer, R.; Jerusalem, M.; Weber, H. (Hg.) (2002): Gesundheitspsychologie von A bis Z. Göttingen: Hogrefe.

Schwarzer, R.; Leppin, A. (1989): Sozialer Rückhalt und Gesundheit. Eine Meta-Analyse. Göttingen: Hogrefe.

Schwenkmezger, P. (1977): Risikoverhalten und Risikobereitschaft. Korrelationsstatistische und differentialdiagnostische Untersuchungen bei Strafgefangenen. Weinheim: Beltz.

Schwenkmezger, P. (1989): Der Risikobegriff der Psychologie. Definition, Theorien, Erfassungsmethoden. In: Gesellschaft für Sicherheitswissenschaft (Hg.): IX. Internationales Sommer-Symposium. Risiko - subjektiv und objektiv. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag, S. 107–131.

Schwind, H. D.; Gietl, S.; Zwenger, G. (1991): Der (non-helping) Bystander-Effekt. Wie kommt es zu unterlassener Hilfeleistung. In: Kriminalistik, H. 4, S. 233–242.

Seiffge-Krenke, I. (1994): Gesundheitspsychologie des Jugendalters. Göttingen: Hogrefe.

Seiffge-Krenke, I.; Olbrich, E. (1982): Psychosoziale Entwicklung im Jugendalter. In: Wiczerkowski, W.; Zur Oeveste, H. (Hg.): Lehrbuch der Entwicklungspsychologie. Düsseldorf: Schwann, S. 99–144.

Shell/ADAC (2000): Junge Fahranfänger. Hamburg/München.

Silbereisen, R.; Reese, A. (2001): Substanzgebrauch Jugendlicher. Illegale Drogen und Alkohol. In: Raithel, J. (Hg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich, S. 131–154.

Simons-Morton, B.; Lerner, N.; Singer, J. (2005): The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. In: Accident Analysis and Prevention, Jg. 37, H. 6, S. 973–982.

Simpson, B.; Willer, R. (2008): Altruism and indirect reciprocity. The Interaction of Person and Situation in Prosocial Behavior. In: Social Psychology Quarterly, Jg. 71, S. 37–51.

Singer, K. (2003): Zivilcourage wagen. München Zürich: Ernst Reinhardt Verlag.

Slovic, P.; Fischerhoff, B.; Lichtenstein, S. (1980): Facts and Fears: Understanding Perceived Risk. In: Swing, R.C.; Albers, W.A. (Hg.): Societal Risk Assessment. How Safe is Safe enough. New York: Plenum Press, S. 181–214.

Smith, R. E.; Smythe, L.; Lien, D. (1972): Inhibition of helping behavior by a similar or dissimilar fellow bystander. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 23, S. 414–419.

Smithson, M. (1983): Dimensions of helping behavior. Oxford: Pergamon.

Smithson, M.; Amato, P. R. (1982): An unstudied region of helping. An extension of the Pearce-Amato cognitive taxonomy. In: Social Psychology Quarterly, H. 4, S. 67–76.

Speck, O. (2008): System Heilpädagogik. Eine ökologisch reflexive Grundlegung. 6. Aufl. München: Reinhardt.

Stadt Gütersloh (2011): Einwohnerentwicklung 1986 bis 2010. Herausgegeben von Stadt Gütersloh. Online verfügbar unter <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjMwNDE=.x4s?eCid=1041>.

Starr, C.: Social benefit versus technological risk. What is our society willing to pay safety? In: Science, H. 165, S. 1232–1238.

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2011a): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010. Wiesbaden. Online verfügbar unter <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Unfallentwicklung5462401109004,property=file.pdf>.

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2011b): Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr. Wiesbaden. Online verfügbar unter <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Unfaelle18bis24jaehrigen5462406107004,property=file.pdf>.

Statistisches Bundesamt (Hg.) (2011): Gesundheit. Todesursachen in Deutschland. 2009. Wiesbaden. (Fachserie 12, Reihe 4). Online verfügbar unter <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Gesundheit/Todesursachen/Todesursachen,templateId=renderPrint.psml>.

Staub, E. (1974): Helping a distressed person. Social, personality and stimulus determinants. In: Berkowitz, L. (Hg.): Advances in experimental social psychology. Volume 7. New York: Academic Press, S. 293–341.

Staub, E. (1978): Positive social behavior and mortality. Vol. 1. In: Academic Press, S. 2.

Staub, E. (2003): The psychology of evil. Why children, adults and groups help and harm others. Cambridge: Cambridge University Press.

Stebay, N. M. (1987): Helping behavior in rural and urban environments. A meta analysis. In: Psychological Bulletin, H. 102, S. 346–356.

Steinberg, L. (1993): Adolescence. New York: McGraw-Hill.

Steinke, I. (1999): Kriterien qualitativer Forschung. Ansätze zur Bewertung qualitativ-empirischer Sozialforschung. Weinheim: Juventa.

Steins, G. (2009): Empathie. In: Brandstätter, V.; Otto, J. H.; Bengel, J. (Hg.): Handbuch der allgemeinen Psychologie - Motivation und Emotion. Göttingen: Hogrefe, S. 723–728.

Steins, G. (Hg.) (2010): Handbuch Psychologie und Geschlechterforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Stemmler, G. (Hg.) (2007): Enzyklopädie der Emotionen. Göttingen: Hogrefe.

Stokols, D.; Altman, I. (Hg.) (1987): Handbook of environmental psychology. Volume 1. New York: Wiley.

Stoner, J. A. (1961): A comparison of individual and group decisions involving risk. Unpublished master thesis. Massachusetts Institute of Technology. Massachusetts. Online verfügbar unter <http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/11330/33120544.pdf?sequence=1>.

Strauss, A. L. (1998): Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung. München: Fink.

Stürmer, S.; Snyder, M. (2010): Helping "Us" versus "Them". Towards a group-level theory of helping and altruism within an across group boundaries. In: Stürmer, S.; Snyder, M. (Hg.): The psychology of prosocial behavior. Group processes, intergroup relations and helping. Malden, Mass.: Wiley-Blackwell, S. 33–58.

Stürmer, S.; Snyder, M. (Hg.) (2010): The psychology of prosocial behavior. Group processes, intergroup relations and helping. Malden, Mass.: Wiley-Blackwell.

Stürmer, S.; Snyder, M.; Kropp, A.; Siem, B. (2006): Empathy-motivated helping: The moderating role of group membership. In: Personality and Social Psychology Bulletin, Jg. 32, S. 943–956.

Stürmer, S.; Snyder, M.; Omoto, A. M. (2005): Prosocial emotions and helping. The moderating role of group membership. In: Journal of Personality and Social Psychology, H. 88, S. 532–546.

Südwestrundfunk (2011): 16-Jährige vergewaltigt. Zeugen helfen nicht. Südwestrundfunk. Online verfügbar unter <http://www.swr.de/nachrichten/rp/-/id=1682/nid=1682/did=8711886/1ar6831/index.html>, zuletzt aktualisiert am 10.10.2011.

Swing, R.C.; Albers, W.A. (Hg.) (1980): Societal Risk Assessment. How Safe is Safe enough. New York: Plenum Press.

Swisshealthmed (Hg.) (2010): Cortisol. Das Stresshormon. Online verfügbar unter http://www.swisshealthmed.de/SwissHealthMed/Hormone/Stress-Hormone-Cortisol_Informationen.htm, zuletzt geprüft am 12.10.2010.

Tangney, J. P.; Stuewig, J.; Mashek, D. (2008): Moral emotions and moral behavior. In: Annual Review of Psychology, Jg. 58, S. 345–372.

Tippelt, R. (1984): Jugendforschung in der Bundesrepublik. Ein Bericht des SINUS-Instituts im Auftrag d. Bundesministers für Jugend, Familie u. Gesundheit. Opladen: Leske + Budrich.

Trimpop, R. (1994): The psychology of risk-taking behavior. New York, Amsterdam: North Holland, Elsevier.

Trimpop, R. (2011): Mehr (gefühlter) Schutz = falsche Sicherheit? Wie technische Entwicklungen Sicherheitsempfinden und Risikobereitschaft in der Feuerwehr beeinflussen. Input Referat. 4. FUK-Forum Sicherheit. Hamburg.

Trimpop, R.; Zimolong, B. (1995): Risk Acceptance. In: Reulecke, U.; Rosemann, B.; Zimolong, B. (Hg.): Bochumer Berichte zur Angewandten Psychologie. Bochum: Ruhr-Universität Bochum (12), S. 1–16.

Tsoory-Shamay, G. S.; Ahron-Peretz, A.; Perry, D. (2009): Two systems for empathy. A double dissociation between emotional and cognitive empathy in inferior frontal gyrus versus ventromedial prefrontal lesions. In: *Brain*, H. 132, S. 617–627.

Tversky, A.; Kahneman, D. (1973): Availability. A Heuristic for Judging Frequency and Probability. In: *Cognitive Psychology*, Jg. 4, S. 207–232.

Tversky, A.; Kahneman, D. (1981): The Framing of Decisions and the Psychology of Choice. In: *Science*, Jg. 211, S. 453–458.

UA FEK (2004): Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit, Beschluss vom 16./17.03.2004. Herausgegeben von UA FEK (Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten), 2004. Online verfügbar unter www.polizeimail.de/.../a650c9d0-b294-8014-4187-81a94839292e.

UA FEK (2006): Länder-Bund-Positionspapier zur Verkehrsüberwachung. Nationaler Verkehrssicherheitsplan. Januar 2006. Herausgegeben von UA FEK (Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten). UA FEK, 2006. Online verfügbar unter http://www.sh-landkreistag.de/media/custom/100_13357_1.PDF.

Underwood, B.; Moore, B. (1982): Perspective-taking and altruism. In: *Psychological Bulletin*, H. 91, S. 143–173.

VERBI Software Consult Sozialforschung GmbH (Hg.) (2011): MAXQDA 2010. Referenzhandbuch zum Textanalysesystem MAX QualitativeDatenAnalyse 10. Marburg. Online verfügbar unter http://www.maxqda.de/download/manuals/MAX10_manual_ger.pdf.

Vroom, V.H. (1964): *Work and motivation*. New York: Wiley.

Wagner, C. M.; Wheeler, L. (1969): Model, need and cost of effects in helping behavior. In: *Journal of Personality and Social Psychology*, H. 12, S. 111–116.

Waller, P.; Elliot, M.; Shope, J.; Raghunathan, R.; Little, R. (2001): Changes in young adults offence and crash patterns over time. In: *Accident Analysis and Prevention*, Jg. 33, S. 117–128.

Werbik, H.; Kaiser, H. J. (Hg.) (1981): Kritische Stichwörter Sozialpsychologie. München: Fink.

Wieczerkowski, W.; Zur Oeveste, H. (Hg.) (1982): Lehrbuch der Entwicklungspsychologie. Düsseldorf: Schwann.

Wiedemann, P.; Mertens, J. (2005): Sozialpsychologische Risikoforschung. In: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis, Jg. 14, H. 3, S. 38–45.

Wilde, G. J. S. (1982): The theory of risk homiostases. Implications for safety and health. In: Risk Analysis, Jg. 2.

Wilde, G. J. S. (2001): Target risk 2. Toronto: PDE Publications.

Williams, A. F.; Ferguson, S. A.; McCartt, A. T. (2007): Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel. In: Journal of Safety Research, Jg. 38, H. 4, S. 125–151.

Williams, S.; Narendran, S. (1999): Determinants of Managerial Risk. Exploring Personality and Cultural Influences. In: Journal of Social Psychology, Jg. 139, S. 102–105.

Wirtz, M.; Caspar, F. (2002): Beurteilerübereinstimmung und Beurteilerreliabilität. Göttingen: Hogrefe.

Wispé, L. G. (1973): A social psychological analysis of research on positive and negative forms of social behavior. University of Oklahoma, 1973.

Wispé, L. G. (Hg.) (1978): Altruism, sympathy and helping. Psychological and sociological principles. Orlando, FL: Academic Press.

Wiswede, G. (2001): Solidarität: Versuch einer Synopse. In: Bierhoff, H. W.; Fetschenhauer, D. (Hg.): Solidarität, Konflikt, Umwelt und Dritte Welt. Opladen: Leske + Budrich, S. 232–350.

Witte, E. H. (1994): Lehrbuch Sozialpsychologie. Weinheim: Beltz.

Witzel, A. (2000): Das problemzentrierte Interview. (Forum qualitative Sozialforschung, 1(1), Art. 22). Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0001228>, zuletzt geprüft am 14.10.2010.

Wnuck, A. (1987): Familie und soziales Netzwerk. Konstitution und Leistung informeller Netzwerke von Kindern, Jugendlichen und Eltern. In: Bubert, R.; Franzkowiak, P.; Stössel, U.; Troschke, J. von; Wnuck, A. (Hg.): Soziale Netzwerke und Gesundheitsförderung. Risiken und Bewältigungsformen von Eltern und Jugendlichen. München: DJI Verl. Dt. Jugendinst., S. 149–197.

Wolke, T. (2007): Risikomanagement. München Wien: Oldenbourg.

Yagil, D. (1998): Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. In: Transportation Research Part F1, S. 123–135.

Zanna, M. P. (Hg.) (2004): Advances in experimental social psychology. San Diego: Academic Press.

Zhou, Q.; Eisenberg, N.; Losoya, S.; Fabes, R. A.; Reiser, M.; Guthrie, I. K. et al. (2002): The relations of parental warmth and positive expressiveness to children's empathy-related responding and social functioning. A longitudinal study. In: Child Development, Jg. 73, S. 893–915.

Zimolong, B.; Trimpop, R. (1995): Risk Perception. In: Reulecke, U.; Rosemann, B.; Zimolong, B. (Hg.): Bochumer Berichte zur Angewandten Psychologie. Bochum: Ruhr-Universität Bochum (12), S. 17–32.

Zinnecker, J.; Molnár, P. (1988): Lebensphase Jugend im historisch-interkulturellen Vergleich. In: Ferchhoff, W.; Olk, T. (Hg.): Jugend im internationalen Vergleich. Weinheim: Juventa, S. 181–206.

Zuckermann, M. (1976): Sensation seeking and anxiety, traits and states as determinants of behavior in novel situations. In: Sarason, I. G.; Spielberger, C. D. (Hg.): Stress and anxiety. New York: Wiley, S. 145–164.

Zuckermann, M. (1979): Sensation seeking. Beyond the optimal level of arousal. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Zuckermann, M. (1993): Behavioral expressions and biosocial bases of Sensation Seeking. Cambridge: Cambridge University Press.

Zuckermann, M. (1996): The psychobiological model for impulsive unsocialized sensation seeking: A comparative approach. In: Neuropsychobiology, H. 34, S. 125–129.

Anhang

1 Interviewleitfaden

Befragung von „Schutzengeln“, Teilnehmern am Projekt Schutzengel der Kreispolizeibehörde Gütersloh, dem Kreis Gütersloh, Abteilung Straßenverkehr und der Verkehrswacht Kreis Gütersloh e. V.

Interview Nummer:

Einleitung, Aufwärmphase, Information/Erklärung zum Forschungsvorhaben

I Kurzfragebogen (vorgeschaltet)

Geschlecht	männlich	weiblich
Alter	
Migrationshintergrund	ja	nein
Wohnort	
Wohnortstruktur	eher ländlich	eher städtisch
Ausgeübte Tätigkeit	Schüler(in)	Auszubildende(r)
.....		
Schulform/Schulabschluss	ohne	Haupt- Real- Gesamtschule Gymnasium
Aktiver Schutzengel	ja	nein
Führerschein	ja	nein
Überwiegende Nutzung von PKW (Fahrer/Beifahrer)		
	ÖPNV	
	Fahrrad	
	Zu Fuß	
	

Einverständniserklärung

- zur Teilnahme an der Befragung
- zur Aufzeichnung des Interviews auf Tonträger und
- zur Auswertung der Ergebnisse

II Interviewleitfaden Schutzengel

A Motivation zur Teilnahme am Schutzengelprojekt

1. Was hat zu Ihrem Entschluss geführt sich als Schutzengel registrieren zu lassen?
2. Welche Bedeutung hat es für Sie als Schutzengel registriert zu sein und einen entsprechenden Schutzengelausweis zu besitzen?
3. Wie sieht Ihr Kontakt zu anderen registrierten Schutzengeln aus?
 - Haben Sie mit anderen (Schutzengeln oder Nicht-Schutzengeln) schon einmal über das Projekt oder Ihre Teilnahme daran gesprochen?
 - Wie häufig erfolgten diese Gespräche?
 - Worüber haben Sie sich unterhalten? (Hinsichtlich Verkehrssicherheitsthemen, Projekt)

4. In welcher Form haben Sie sich, bevor das Schutzengelprojekt gestartet ist, mit Themen der Verkehrssicherheit auseinandergesetzt, insbesondere mit zu schnellem Fahren oder Fahren unter Alkohol-/Drogeneinfluss?
 - Wo und auf welche Weise?
 - Hatten Sie eine bestimmte Einstellung dazu?
 - Wenn ja, welche?
 - Hat sich Ihre Einstellung durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt verändert?
 - Wodurch kam es zu dieser Änderung?
5. Glauben Sie, dass Sie als Schutzengel wirksam tätig werden können?
6. Üben Sie selbst oder jemand aus Ihrer Familie eine ehrenamtliche Tätigkeit aus (in einem Verein, einer Kirchengruppe, im Rahmen eines Schulprojekts, oder ähnlichem)?
7. Nehmen Sie die Vergünstigungen, die Sie durch Ihre Teilnahme am Schutzengelprojekt erhalten, in Anspruch?
 - Wie oft und welche?
 - Wie bewerten Sie es, dass es für registrierte Schutzengel möglich ist, Vergünstigungen zu bekommen?

B Eigenes Handeln im Rahmen des Schutzengelprojekts

1. Haben Sie selbst oder jemand den Sie kennen schon einmal eine Situation erlebt, wie sie durch das Schutzengelprojekt verhindert werden soll?
 - Vor Ihrer Teilnahme am Schutzengelprojekt oder währenddessen?
 - Wie war diese Situation?
 - Wie haben sie sich in diesem Moment gefühlt?
2. Sind sie schon einmal als Schutzengel tätig geworden, indem Sie jemanden davon abgehalten oder es zumindest versucht haben ihn davon abzuhalten, betrunken oder unter Drogeneinfluss zu fahren oder zu rasen?

Optional

a. Wenn ja:

- Schildern Sie bitte die Situation.
- Was hat für Sie den Ausschlag gegeben tätig zu werden?
- Waren Sie eher gut oder eher schlecht drauf als Sie sich entschlossen haben als Schutzengel tätig zu werden?
- Welche Reaktionen hat der/die Angesprochene in dieser Situation gezeigt?
- Und später, im Nachhinein?
- Wie haben andere reagiert die dabei waren?
- Und später, im Nachhinein?
- Wie haben Sie sich in dieser konkreten Situation gefühlt?
- Und später, im Nachhinein?
- Würden Sie wieder so handeln? Warum?

Optional

b. Wenn nein:

- Hat es eine Situation gegeben, in der ein Einschreiten hätte erfolgen können?

Optional

- Wenn ja: Schildern Sie bitte die Situation.
- Was hat für Sie den Ausschlag gegeben nicht tätig zu werden?
- Waren Sie eher gut oder eher schlecht drauf als Sie sich entschlossen haben nicht tätig zu werden?
- Welche Reaktionen hat der/die Angesprochene in dieser Situation gezeigt?
- Und später, im Nachhinein?
- Wie haben andere reagiert die dabei waren?
- Und später, im Nachhinein?
- Wie haben Sie sich in dieser konkreten Situation gefühlt?
- Und später, im Nachhinein?
- Würden Sie wieder so handeln? Warum?

Optional

- Wenn nicht: Haben Sie sich damit beschäftigt (gedanklich, im Gespräch mit anderen, in anderer Weise) wie eine solche Situation aussehen könnte?
 - Was würde für Sie den Ausschlag gegeben tätig oder eben nicht tätig zu werden?
 - Was glauben Sie, welche Reaktionen würde der/die Angesprochene in dieser Situation zeigen?
 - Und später, im Nachhinein?
 - Was glauben Sie, wie würden andere reagieren die dabei sind?
 - Und später, im Nachhinein?
 - Wie glauben Sie, würden Sie sich in dieser konkreten Situation fühlen?
 - Und später, im Nachhinein?
3. Was glauben Sie, könnte andere dazu verleiten, sich verkehrsgefährdend zu verhalten, indem sie beispielsweise zu schnell oder unter Alkohol-/Drogeneinfluss fahren?

4. Bei wem würde es Ihnen leichter fallen als Schutzengel tätig zu werden, bei Freunden, Bekannten oder Fremden?
 - c. Aus welchem Grund (nicht)?
- Wie groß ist die persönliche Verpflichtung, die Sie empfinden, einzuschreiten, wenn Sie bemerken, dass sich jemand betrunken oder unter Drogen ans Steuer setzen will oder wenn Sie bemerken dass er rast?
- Welcher der folgenden Aussagen würden Sie spontan am ehesten zustimmen?
 - Jeder kann nur soviel Hilfe verlangen, wie er auch bereit wäre anderen gegenüber zu leisten
 - Wenn ich annehme, dass der andere mir auch helfen würde, dann helfe ich ihm
 - Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden
 - Für alle sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger

C Rund um das Schutzengelprojekt

- Wie haben Sie vom Schutzengelprojekt erfahren?
 - Wenn auf mehrere Arten, welche hat sie am meisten angesprochen?
- Wie finden Sie die Gestaltung der Kampagne?
 - Den Internetauftritt
 - Die Präsenz und Darstellung in der Öffentlichkeit und den Medien
 - Wie wirken Internet, Medienberichte, Flyer und Öffentliche Darstellung auf Sie?

(Für „Aktive Schutzengel“:

- Wie finden Sie die Betreuung durch das Schutzengelteam?)
- Gibt es etwas, was aus Ihrer Sicht im Schutzengelprojekt noch ergänzt werden sollte?

D Gesprächsabschluss

- Gibt es etwas, was gern an dieser Stelle noch hinzufügen würden?

Dank für die Teilnahme an der Befragung, Verabschiedung

III Situationsreflexion (Postskriptum)

- Wo fand die Befragung statt
- Wie fand die Befragung statt
- Wie war die Situation während der Befragung
- Wie hat sich der Befragte verhalten
- Sonstige erwähnenswerte Vorkommnisse

2 *Kategoriensystem und Kodierleitfaden*

Motivation zur Teilnahme am Projekt

Unter dieser Überschrift werden alle Aussagen in den Interviews codiert, welche die Motivation der Schutzengel zur Teilnahme am Projekt betreffen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Aufmerksamkeit auf das Projekt

Erfasst werden alle Arten, wie die Schutzengel auf das Projekt aufmerksam geworden sind. Mehrfachnennungen sind möglich, da nicht nur die erste Aufmerksamkeit auf das Projekt erhoben werden soll, sondern die unterschiedlichen, von den Schutzengeln genutzten Möglichkeiten auf das Projekt aufmerksam zu werden.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Veranstaltung

Alle öffentlichen Aktionsformen, bei denen das Schutzengelprojekt vertreten war oder die vom Projekt organisiert wurden, wie z.B. Tag der offenen Tür, Schutzengelparty, etc.

Ankerbeispiel: *Also, die Polizei hier in Gütersloh, die hat so einen Tag der offenen Tür und da haben die das auch noch mal angesprochen*

Werbemedien

Alle gegenständlichen Hinweise auf das Projekt wie Flyer, Banner, Plakate, etc.

Ankerbeispiel: *Dadurch, dass man hinter einem Polizeiauto stand oder wie auch immer und die hinten diese Aufkleber drauf hatten und auch in manchen Schaufenstern hing ein großes Plakat.*

Zeitungsartikel

Artikel in Printmedien, die sich inhaltlich mit dem Schutzengelprojekt befassen.

Ankerbeispiel: *Ich hatte das aber vorher auch schon durch Zeitungen erfahren, dass so was gestartet wird.*

Schule

Veranstaltungen innerhalb der Schule, die vom Schutzengelprojekt oder der Schule selbst initiiert wurden und das Schutzengelprojekt zum Inhalt hatten.

Ankerbeispiel: *Ich glaube auch, dass es noch zu meinen Realschulzeiten oder so was war, wo, glaube ich, die Polizei zu uns in die Schule gekommen ist und darüber (Anmerkung: das Schutzengelprojekt) aufgeklärt hat.*

Internet

Informationen, die von der Website www.be-my-angel.de entnommen wurden oder andere Websites, die das Schutzengelprojekt zum Inhalt haben.

Ankerbeispiel: *Da war auch die Internetseite, also Schutzengel.de, und dann bin ich da mal drauf gegangen, dann habe ich mir das alles angeguckt und dann dachte ich: „Ja, kann ich ja mal dafür anmelden!“, und das habe ich dann auch gemacht.*

Fahrschule

Veranstaltungen vom Schutzengelprojekt oder der Fahrschule selbst im Rahmen der Fahrschulausbildung, die das Projekt zum Inhalt haben.

Ankerbeispiel: *Also, bei uns ist da halt in der Fahrschule, ist ein Polizist gekommen und der hat uns erstmals von diesem Projekt erzählt*

Beruflich

Im Rahmen der Berufsausübung mit dem Schutzengelprojekt befasst oder in Kontakt gekommen.

Ankerbeispiel: *Zum einen ist es so, dass ich beim Kreis Gütersloh beschäftigt bin, der ja auch Initiator dieses Projektes ist und wir direkt von der Ausbildungsbehörde angesprochen wurden und ja, ein bisschen darauf gestoßen wurden, dass wir uns doch bitte da anmelden sollen und zum anderen ist es natürlich auch so, dass ich gerade auch in dem Alter oder zu der damaligen Zeit ja auch noch mehr in dem Alter war, wo halt diese Unfallquoten so hoch sind.*

Freunde/Geschwister

Freunde oder Geschwister haben über das Schutzengelprojekt berichtet.

Ankerbeispiel: *Ja, ich kam durch meine Schwester dazu. Also, die ist älter und die hatte mir schon davon erzählt und sie meinte dann, dass es irgendwie eine ganz gute Sache wäre.*

Anschreiben

Persönliches Anschreiben an alle Jugendlichen zwischen 15 und 22 Jahren im Kreisgebiet Gütersloh, in dem das Schutzengelprojekt vorgestellt und ein Hinweis auf eine mögliche Registrierung im Internet gegeben wird.

Ankerbeispiel: *Also, ich habe einen Brief bekommen und da stand drin, dass man sich registrieren kann.*

Gründe zur Registrierung/Teilnahme

Erfasst werden die Gründe, die von den Schutzengeln für ihren Entschluss, sich im Projekt zu registrieren, angegeben wurden. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten

Alle Gründe, die den Wunsch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten, also zur Reduzierung der Unfallzahlen und dem Abhalten Gleichaltriger von riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr beizutragen, beinhalten. Die Erwähnung schwerer Unfälle, ist konkludent als Wunsch, einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, anzunehmen.

Ankerbeispiel: *Ja, als größten Entschluss war halt, um die Unfallquote zu senken und aus dem Bekanntenkreis hörte man das halt immer wieder, dass der und der wieder betrunken Auto gefahren ist oder Sonstiges, hat irgendwas gebaut und um das allgemein so ein bisschen einzudämmen.*

Rabatte

Alle Interviews, in denen Rabatte erwähnt worden sind, auch wenn sie nicht der Hauptausschlaggebende Grund waren.

Ankerbeispiel: *Also, erst mal fand ich das Projekt ganz gut und dann natürlich auch die Rabatte, wo man kriegt, wenn man sich auch beteiligt.*

Sonstiges

Alle Gründe, die für eine Registrierung genannt wurden, die nicht den Wunsch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten oder Rabatte zu erhalten beinhalten.

Ankerbeispiel: *Eigentlich nichts so wirklich. Also, ich habe davon gelesen und es dann einfach gemacht. Keine besondere Überzeugung.*

Bedeutung Schutzengel zu sein

Erfasst wird die subjektive Bedeutung, die es für den einzelnen Schutzengel hat im Projekt registriert und damit ein "Schutzengel" zu sein. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Bedeutung

Subjektiv empfundene, positive Bedeutsamkeit ein Schutzengel zu sein, einschließlich des Gefühls der Verantwortlichkeit im Sinne des Projekts zu handeln.

Ankerbeispiel: *Ja, das ist halt, eine gewisse Verantwortung hat man dadurch schon und die trägt man dann auch weiter, denke ich so.*

Keine Bedeutung

Persönliche Bedeutung der Tatsache als Schutzengel registriert zu sein wird nicht empfunden.

Ankerbeispiel: *Ja, also eigentlich gar nicht so eine große. Also, ich nehme die Vorteile, die ich dadurch habe, auf jeden Fall auch in Anspruch. Für mein Verhalten hat das jetzt aber nicht so eine große Einwirkung.*

Bedeutung des Schutzengelausweises

Erfasst wird die subjektive Bedeutung, die es für den einzelnen Schutzengel hat einen Schutzengelausweis zu besitzen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Bedeutung

Subjektiv empfundene, positive Bedeutsamkeit einen Schutzengelausweis zu besitzen, einschließlich des Gefühls der Verantwortlichkeit im Sinne des Projekts zu handeln oder Möglichkeit dies nach Außen sichtbar machen zu können.

Ankerbeispiel: *Der Ausweis, damit ich sagen kann: „Hey, guck mal! Ich habe hier so eine Organisation, was ich bekommen habe und dann fühle ich mich noch mehr verpflichtet, dir zu helfen!“*

Keine Bedeutung

Persönliche Bedeutung für den Einzelnen einen Schutzengelausweis zu besitzen wird nicht empfunden.

Ankerbeispiel: *Ja, also, im Alltag spielt es eigentlich keine grundsätzliche Rolle.*

Kontakte zu anderen Schutzengeln

Erfasst werden bestehende Kontakte, gleich welcher Art, zu anderen, im Projekt als Schutzengel registrierten Jugendlichen bzw. keine Kontakte. Ebenfalls wird erfasst, ob, wie häufig und mit welchem Inhalt die Gespräche mit den anderen Schutzengeln geführt werden.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Keine Kontakte

Keine Kontakte zu anderen Schutzengeln.

Ankerbeispiel: *Nein, kenne ich keinen.*

Bestehende Kontakte

Bestehende Kontakte, gleich welcher Art, zu anderen im Projekt als Schutzengel registrierten Jugendlichen.

Ankerbeispiel: *Ja, also, es sind viele Freunde mit dabei und mit denen habe ich dann natürlich auch Kontakt.*

Häufigkeit von Gesprächen

Erfasst wird, wie häufig Gespräche mit anderen Schutzengeln erfolgen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Keine Gespräche

Innerhalb von bestehenden Kontakten erfolgt kein verbaler Austausch untereinander über das Projekt.

Ankerbeispiel: *Das sind zwar meine Freunde, aber darüber reden jetzt unbedingt, nicht.*

Seltene Kontakte/Gespräche

Gespräche oder Kontakte erfolgen eher selten. Es ist die eigene Einschätzung der befragten Schutzengel ausschlaggebend. Hat die Häufigkeit der Gespräche oder die Intensität in den vergangenen Monaten erkennbar nachgelassen, so gilt dies auch als selten.

Ankerbeispiel: *Schon, als man das bekommen hat, den Brief und das alles, da schon und dass das halt eine gute Aktion ist usw., aber jetzt nicht mehr, wo das jetzt schon so fern ist nicht.*

Häufige Kontakte/Gespräche

Gespräche oder Kontakte erfolgen häufig. Es ist die eigene Einschätzung der befragten Schutzengel ausschlaggebend.

Ankerbeispiel: *Also, so jetzt gerade in der Schule sind es eigentlich relativ viele, die bei dem Projekt dabei sind, einige auch aktiv, die dann in Fahrschulen gehen und da was machen. Hauptsächlich Mädchen eher. Ja, aber der Großteil ist schon sehr aufmerksam, was das Thema angeht und ja, achtet da auch selber drauf.*

Inhalte von Gesprächen

Erfasst werden die Inhalte der Gespräche, die von den befragten mit anderen Schutzengeln geführt werden. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Projekt Schutzengel/Teilnahme

Inhalt der Gespräche sind Themen um das Schutzengelprojekt an sich und die eigene Teilnahme daran.

Ankerbeispiel: *Da haben wir auch drüber gesprochen und vor allem, als wir uns alle angemeldet haben, da dann auch: „Ja, hast du die auch schon da angemeldet?“, und, „Klar!“, und...*

Verkehrssicherheitsthemen

Inhalt der Gespräche sind Themenbereiche, die sich mit der Verkehrssicherheit (Verhinderung von Unfällen oder riskantem Verhalten im Straßenverkehr, o. ä.) befassen.

Ankerbeispiel: *Ja, also wenn man irgendwo ist und sieht, dass jemand Alkohol trinkt oder so, dann kommt man manchmal einfach so spontan auf das Thema und dann redet man da so drüber.*

Rabatte

Inhalt der Gespräche ist die Möglichkeit zur oder die tatsächliche Inanspruchnahme von Rabatten.

Ankerbeispiel: *So, eher über die Rabatte.*

Auseinandersetzung mit Fahrsicherheitsthemen

Erfasst wird die vor dem Zeitpunkt der Aufmerksamkeit auf das Projekt erfolgte Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Auseinandersetzung erfolgt

Bereits bevor der Schutzengel auf das Schutzengelprojekt aufmerksam geworden ist, erfolgte eine bewusste Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen. Die Intensität oder Häufigkeit der Auseinandersetzung ist dabei nicht maßgeblich.

Keine Auseinandersetzung

Bevor der Schutzengel auf das Schutzengelprojekt aufmerksam geworden ist, erfolgte keine bewusste Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen.

Ankerbeispiel: *Da eigentlich noch gar nicht so*

Ort der Auseinandersetzung

Erfasst wird der Ort/Rahmen, an/in dem die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen erfolgt ist.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Privat/Medien

Die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen erfolgte in privatem, nicht institutionellem Rahmen, insbesondere auch durch Medienberichte.

Ankerbeispiel: *Also, man liest das zwar immer in der Zeitung nach dem Wochenende und macht sich auch seine Gedanken dazu.*

Fahrschule

Die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen erfolgte im Rahmen der Fahrschulausbildung, sowohl durch Aktivitäten der Fahrschule wie auch des Fahrlehrers.

Ankerbeispiel: *2006 hatte ich meinen Führerschein gemacht, da hat man natürlich in der Fahrschule Unterricht gehabt und da wurde auch über solche Themen gesprochen.*

Schule

Die Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen erfolgte im schulischen Rahmen, sowohl im Unterricht, wie auch in AGs, aus aktuellem Anlass oder lehrplanmäßig vorgegeben.

Ankerbeispiel: *Ich hatte beim Schulprojekt mitgemacht.*

Einstellung zu Fahrsicherheitsthemen und Einstellungsänderung

Erfasst wird, welche Einstellung vor der Registrierung als Schutzengel zu Themen der Verkehrssicherheit, insbesondere riskantem Verkehrsverhalten, bestanden hat, ob und warum bzw. warum sich diese Einstellung nicht durch die Teilnahme am Schutzengelprojekt geändert hat.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Dargelegte Einstellung

Erfasst wird, welche Einstellung vor der Registrierung als Schutzengel zu den Themen der Verkehrssicherheit, insbesondere riskantem Verkehrsverhalten bestanden hat.

Ankerbeispiel: *Ich habe da was gegen, weil es gibt ja so viele Unfälle, die durch Alkohol, Drogen und sonst was passieren und ich finde, das ist gemein, dass einfach andere Leute mit reingerissen werden.*

Einstellung nicht geändert

Erfasst werden alle Antworten, bei denen die Befragten angegeben haben, dass sie ihre Einstellung nicht geändert haben. Eine bloße Bestärkung durch das Schutzengelprojekt ist nicht als Änderung der Einstellung anzusehen.

Ankerbeispiel: *Also, ich fand es (Anmerkung: Risikoverhalten im Straßenverkehr) ja nie gut und das (Anmerkung: die Registrierung als Schutzengel) hat es eigentlich nur bestärkt, dass ich das nicht gut finde.*

Grund

Erfasst werden die Gründe, die dazu geführt haben, dass die bestehende Einstellung nicht geändert, bzw. bestätigt wurde.

Ankerbeispiel: *Nein, also für mich war es irgendwie von vornherein klar, dass ich, wenn irgendwie jemand Alkohol getrunken hat, dass ich dem auch ganz klar sage, dass er dann nicht fahren soll oder dass ich dann auch selber sage: „Nein, du hast Alkohol getrunken. Ich fahre bei dir nicht mit!“, aber das hätte ich vorher, glaube ich, auch gesagt.*

Einstellung geändert

Erfasst werden alle Antworten, bei denen die die Betroffenen eine Veränderung ihrer Einstellung zu Verkehrssicherheitsthemen, auch hinsichtlich einer Verstärkung und nicht einer bloßen Bestärkung erhalten haben.

Ankerbeispiel: *Ich denke jetzt, dass ich auch mehr darauf achte bei meinen Freunden und so. Und so in meinem bekannten Umfeld sage ich auch immer: „Nicht ans Steuer!“, und die gehen jetzt brav immer Taxi holen.*

Grund

Erfasst werden alle Gründe, die dazu geführt haben, dass die Einstellung zu Verkehrssicherheitsthemen geändert oder verstärkt wurde. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Schutzengelprojekt

Die Einstellungsänderung oder -verstärkung wurde ausgelöst (auch mit ausgelöst) durch die Botschaften des Schutzengelprojekts oder durch die Teilnahme daran.

Ankerbeispiel: *Ja, also dadurch, dass ich jetzt in dem Alter bin, wo eben halt die Unfälle passieren ganz oft, ist man halt aufmerksamer so. Auch durch das Projekt halt. Auf jeden Fall.*

Sonstiges

Alle Gründe zur Einstellungsänderung oder -verstärkung, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Schutzengelprojekt stehen.

Ankerbeispiel: *Da war ja so ein Unfall in Gütersloh (...) und der war ja auch betrunken. Da lief es mir wirklich auch kalt den Nacken runter und da hat sich meine Einstellung sofort geändert.*

Wirksamkeitsüberzeugung des Schutzengelhandelns

Erfasst wird die Überzeugung im Bedarfsfall als Schutzengel wirksam tätig werden zu können. Die Annahme also, dass im Falle eines beobachteten gefährlichen Verkehrsverhaltens auf den Jungen Fahrer verhaltensändernd eingewirkt werden kann.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

positive Überzeugung

Annahme wirksam als Schutzengel im Sinne der Projektziele einschreiten zu können um beim sich risikoreich im Straßenverkehr verhaltenden Jungen Fahrer eine Verhaltensänderung hervorzurufen.

Ankerbeispiel: *Ich denke mal, wenn man den Mut hat, zu sagen, dass die Person da jetzt etwas falsch macht, denke ich mal, kann das schon wirksam sein.*

negative Überzeugung/weiß nicht/Situationsabhängig

Annahme als Schutzengel nicht wirksam im Sinne der Projektziele einschreiten zu können, bei einem sich risikoreich im Straßenverkehr verhaltenden Jungen Fahrer nicht ändernd einschreiten zu können. Ebenso Unentschlossenheit ob ein wirksames Einschreiten möglich ist.

Ankerbeispiel: *Also, ich meine, dass, wenn die wirklich trinken wollen und fahren wollen, lassen die sich davon auch nicht abhalten.*

Ehrenamt

Erfasst wird, ob der Schutzengel selbst oder ein Angehöriger ein Ehrenamt ausüben und welcher Art dieses Ehrenamt ist. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Kein Ehrenamt

Weder der Schutzengel, noch ein Angehöriger üben ein Ehrenamt aus.

Ankerbeispiel: *Nein, leider nicht, weil das zeitlich alles nicht hinhaut.*

Selbst

Der Schutzengel selbst übt oder übte ein Ehrenamt aus.

Ankerbeispiel: *Ja, ich selber.*

Angehöriger

Ein Angehöriger des Schutzengels übt oder übte ein Ehrenamt aus. Als Angehöriger gilt jedes Mitglied der Familie im engeren Sinne wie Eltern, Geschwister, Großeltern, Tante/Onkel oder Cousine/Cousin.

Ankerbeispiel: *Ja, mein Vater und meine Mutter.*

Art des Ehrenamts

Angabe, um was für ein Ehrenamt es sich handelt, welches vom Schutzengel selbst oder einem Angehörigen ausgeübt wird oder wurde.

Ankerbeispiel: *Ich habe halt schon mehrere Praktika gemacht, darunter auch im Altenheim und halt immer unentgeltlich.*

Vergünstigungen/Rabatte

Erfasst werden alle Aussagen zur Annahme bzw. Nichtannahme von Rabatten und Vergünstigungen. Zum Umgang damit also, durch den Besitz des Schutzengelausweises Rabatte und Vergünstigungen bei den projektangeschlossenen Sponsoren erhalten zu können. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Annahme

Rabatte oder Vergünstigungen, die durch Vorlage des Schutzengelausweises bei projektangeschlossenen Sponsoren erhalten werden können, wurden in Anspruch genommen.

Ankerbeispiel: *Ich nehme die schon in Anspruch, aber eher selten.*

Keine Annahme

Rabatte oder Vergünstigungen, die durch Vorlage des Schutzengelausweises bei projektangeschlossenen Sponsoren erhalten werden können, wurden bislang noch nicht in Anspruch genommen.

Ankerbeispiel: *Nein, bisher leider noch gar nicht.*

Häufigkeit der Annahme

Erfasst wird, wie häufig eine Vergünstigung oder ein Rabatt vom Schutzengel in Anspruch genommen wird. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

einmal/mehrmals im Monat

Mindestens einmal im Monat.

selten/einmalig

Erst einmalig oder seltener aus einmal im Monat.

Ankerbeispiel: *Eigentlich so gut wie nie.*

Art der Annahme (Welche)

Erfasst werden die unterschiedlichen Rabatte und Vergünstigungen, die durch Vorlage des Schutzengelausweises bei den projektangeschlossenen Sponsoren erhalten werden können. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Schwimmbad/Fitnessstudio

Vergünstigungen und Rabatte beim Eintritt ins Schwimmbad und im Fitnessstudio.

Ankerbeispiel: *Eher zufällig, z. B. halt hier ist ein Hallenbad, wo man halt 50% Ermäßigung kriegt.*

Geschäfte

Vergünstigungen und Rabatte in Geschäften, die dem Schutzengelprojekt als Sponsoren angeschlossen sind.

Ankerbeispiel: *Ich habe mir z. B. eine Uhr geleistet. Da gab dann 10 % Rabatt drauf und das habe ich dann auch mitgenommen.*

Versicherung

Vergünstigungen und Rabatte bei projektangeschlossenen Versicherungsunternehmen.

Ankerbeispiel: *Bei der Versicherung für meinen Roller.*

Mc Donalds

Inanspruchnahme des "Schutzengelmenues" bei McDonalds.

Ankerbeispiel: *Beim Essen gehen bei McDonald's.*

Diskothek

Vergünstigung bei Diskothekenbesuch.

Ankerbeispiel: *Im Go-Parc.*

Bewertung der Möglichkeit der Inanspruchnahme

Erfasst wird die Bewertung des Schutzengels hinsichtlich der generellen Möglichkeit durch eine Teilnahme am Projekt Vergünstigungen und Rabatte in Anspruch nehmen zu können. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

positiv

Bewertung, dass durch die Vorlage des Schutzengelausweises Rabatte und Vergünstigungen in Anspruch genommen werden können als gut.

Ankerbeispiel: *Finde ich richtig gut, weil die Prozente und Ermäßigungen, also, für mich jetzt nicht, aber für andere ist das vielleicht noch mal ein Anstoß, da irgendwie aktiv zu werden und Schutzengel zu werden, ja.*

neutral

Bewertung, dass durch Vorlage des Schutzengelausweises Rabatte und Vergünstigungen in Anspruch genommen werden als grundsätzlich gut aber mit der Einschränkung, dass ein Missbrauch nicht ausgeschlossen werden kann und daher nicht eingeschränkt gute Bewertung.

Ankerbeispiel: *Also, ich glaube schon, manche nutzen das wirklich ziemlich aus, aber ja, ja. Kann man nicht ändern.*

negativ

Bewertung, dass durch die Vorlage des Schutzengelausweises Rabatte und Vergünstigungen in Anspruch genommen werden können als schlecht.

Schutzengelhandeln

Unter dieser Überschrift werden alle Aussagen in den Interviews codiert, welche ein erfolgtes, antizipiertes oder unterlassenes Handeln als Schutzengel betreffen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Gefahrensituationen vor Projektregistrierung

Erfasst werden Situationen, die ein Schutzengel vor seiner Teilnahme am Projekt erlebt hat und die verkehrsgefährdendes Verhalten eines Fahrers zum Inhalt hatten. Dabei erfolgt die Erfassung der Textpassagen in den einzelnen Subcodes.

Situation erlebt

Eigenes Erleben eines verkehrsgefährdenden Verhaltens im Straßenverkehr vor der Teilnahme am Schutzengelprojekt.

Ankerbeispiel: *Also, in der Situation, doch, ein paar Mal war das auf jeden Fall.*

Situation nicht erlebt

Der Schutzengel war, bevor er sich als solcher im Projekt registriert hatten noch in keiner Situation, in der sich ein Fahrer verkehrsgefährdend verhalten hat.

Ankerbeispiel: *Nein, war ich noch nicht.*

Situation berichtet bekommen

Der Schutzengel war selbst vor Projektbeginn nicht in einer Situation gewesen, die als verkehrsgefährdend bezeichnet werden kann, hat jedoch über andere Personen (Eltern, Freunde oder Bekannte) oder Medien darüber gehört.

Ankerbeispiel: *Aber das habe ich auch nur am nächsten Tag dann mitbekommen.*

Selbst dabei gewesen

Eigenes Erleben eines verkehrsgefährdenden Verhaltens im Straßenverkehr vor der Teilnahme am Schutzengelprojekt. Schilderung der Situation und der dabei erlebten eigenen Gefühle.

Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Situationsschilderung

Schilderung der gefährlichen Situation im Straßenverkehr, die der Schutzengel vor seiner Projektteilnahme erlebt hatte.

Ankerbeispiel: *Ja, ich war selber einmal Beifahrerin in einem Auto, wo es fast zu einem Unfall gekommen ist durch Raserei.*

Eigene Gefühle

Schilderung der Gefühle, die der Schutzengel empfunden hatte, als er sich in der geschilderten Situation befand.

Ankerbeispiel: *Da war ich erst mal geschockt.*

Davon gehört

Der Schutzengel war selbst vor Projektbeginn nicht in einer Situation gewesen, die als verkehrsgefährdend bezeichnet werden kann, hat jedoch über andere Personen (Eltern, Freunde oder Bekannte) oder Medien darüber gehört. Schilderung der Situation und der dabei erlebten eigenen Gefühle.

Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Situationsschilderung

Schilderung der berichteten Situation im Straßenverkehr, die dem Schutzengel vor Projektteilnahme zugetragen worden ist.

Ankerbeispiel: *Ja, der ist dann aus einer Seitenstraße gekommen und dann direkt in ein Auto rein.*

Eigene Gefühle

Schilderung der Gefühle, die der Schutzengel empfunden hatte, als ihm von der geschilderten Situation berichtet wurde.

Ankerbeispiel: *Es war natürlich irgendwie ein komisches Gefühl, weil die auch nur ein Jahr älter war und man konnte es irgendwie so im ersten Moment gar nicht glauben.*

Schutzengelhandeln

Erfasst werden Situationen, in denen sich ein Schutzengel, der eine Situation erlebt hat, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich im Sinne des Projekts verhalten hat, entschlossen hat zu handeln oder entschlossen hat, nicht einzuschreiten.

Ebenso erfasst werden die Aussagen von Schutzengeln, die noch nicht in einer solchen Situation gewesen sind, die ihr Handeln jedoch antizipiert haben und zu diesem vermuteten Einschreiten Stellung nehmen.

Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Handlungsentschluss

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt eine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend im Sinne des Schutzengelprojekts verhalten hat und haben sich entschlossen einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *In meinem Freundeskreis schon öfter, vor allem wenn ich dann halt dementsprechend Beifahrer war und selber schon was getrunken hatte.*

Entschluss nicht zu handeln

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt eine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend im Sinne des Schutzengelprojekts verhalten hat und haben sich entschlossen nicht einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *Wir haben nur mal in der Stadt so welche gesehen, das war in den Sommerferien irgendwie später abends und da sind da welche so rumgerast und dann haben wir so aus Spaß so gesagt: „Ja, wir sind ja Schutzengel, wir müssten eigentlich hingehen!“, aber wir haben uns nicht getraut.*

Gelegenheit zum Handeln nicht erlebt

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt noch keine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend verhalten hat.

Ankerbeispiel: *Nein, bin ich noch nicht in so eine Situation gekommen.*

ENTSCHLOSSEN ZU HANDELN

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt eine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend im Sinne des Schutzengelprojekts verhalten hat und haben sich entschlossen einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *In meinem Freundeskreis schon öfter, vor allem wenn ich dann halt dementsprechend Beifahrer war und selber schon was getrunken hatte.*

Schilderung der Situation

Die Schutzengel schildern die Situation, in der ein Handeln im Sinne der Projektziele erforderlich war und in der sie eingeschritten sind. Undifferenzierte Gesamterfassung. Die thematisch zusammengefasste Erfassung der einzelnen Situationen erfolgt zusätzlich in gesonderten Subcodes.

Ankerbeispiel: *Ja, nach Partys, also, wir haben so zwei/drei Leute vielleicht in der Schule, die auch gerne mal einen Cocktail trinken und in der Probezeit sind und meinen, sie müssten dann noch Auto fahren.*

Alkohol

Schilderung einer erlebten Situation in der Alkoholkonsum des Jungen Fahrers gegeben war.

Ankerbeispiel: *Ja, einfach so, wir waren irgendwie an einem Abend irgendwie bei einer Freundin, haben ein bisschen was getrunken und dann meinte die eine irgendwie, sie würde nicht mehr nach Hause kommen und würde dann einfach mit dem Auto fahren und dann ich halt so: "Ja, ich kann dich auch nach Hause bringen!", und so und dann ist sie im Endeffekt doch selber gefahren.*

Geschwindigkeit

Schilderung einer erlebten Situation, in der eine zu hohe oder nicht angepasste Geschwindigkeit des Jungen Fahrers gegeben war.

Ankerbeispiel: *Das war ein Bekannter und der ist relativ jung und hat sich gedacht: „Hetze ich doch mal ein bisschen hinter dem Porsche hinterher mit meinem Audi!“*

Gurt

Schilderung einer erlebten Situation, in der das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts des Jungen Fahrers gegeben war.

Ankerbeispiel: *Ja, einfach nachts nach der Disko nach Hause und der Fahrer war halt eben unangeschnallt und dann habe ich ihm gesagt, dass ich es schon besser fände, wenn er sich anschnallen würde und ich sonst ein Problem damit hätte.*

Sonstiges

Schilderung einer erlebten Situation, in der ein Junger Fahrer ein anderes als die bereits kategorisierten Verhaltensweisen Alkohol, Geschwindigkeit oder Nichtanlegen des Sicherheitsgurts gezeigt hat.

Ankerbeispiel: *Ja, speziell war das ein Schulkollege von mir, der hat sich während der Fahrt eine Zigarette anzünden wollen und dann mit den Knien das Lenkrad bedient.*

Gründe für das Handeln

Erklärungen dazu, warum der Entschluss gefasst wurde, in einer Situation, in der ein Handeln als Schutzengel erforderlich war, einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *Ja, auf jeden Fall erstens die Gefahr, dass man einen Unfall macht und selber verletzt wird und zweitens die Strafe, wenn die Polizei einen anhält und dann halt wegen Schutzengel, ehrlich gesagt.*

Eigene Stimmungslage in der Situation

Schilderung der Stimmung, in der der Schutzengel gewesen ist, als er sich entschlossen hat im Sinne der Projektziele einzuschreiten (vorausgegangene Stimmungslage). Dabei werden die Textstellen in den einzelnen Subcodes erfasst.

Eher gut

Die vorausgegangene Stimmungslage wird als eher gut beschrieben.

Ankerbeispiel: *Vorher war die Stimmung gut noch, ja.*

eher schlecht/neutral

Die vorausgegangene Stimmungslage wird als eher schlecht oder normal/neutral beschrieben.

Ankerbeispiel: *Ja, so normal. Also, nicht besonders schlecht, aber auch nicht irgendwie besonders gut.*

Reaktion des Angesprochenen in der Situation

Schilderung der Reaktion, die der angesprochene Junge Fahrer in der Situation gezeigt hat. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Verhaltensänderung/Einschreiten erfolgreich

Schilderung des Einschreithandelns als Schutzengel als erfolgreich. Der Angesprochene hat sein Verhalten geändert.

Ankerbeispiel: *Der war erst geschockt, aber er hat es auch gemacht auf jeden Fall.*

keine Verhaltensänderung/negativ

Schilderung des Einschreitverhaltens als Schutzengels als nicht erfolgreich. Der Angesprochene hat sein Verhalten nicht geändert.

Ankerbeispiel: *Er hat sehr überheblich reagiert und fand das überhaupt nicht schlimm und hat auch nicht eingesehen, nicht zu fahren.*

Reaktion des Angesprochenen im Nachhinein

Schilderung der Reaktion, die der angesprochene Junge Fahrer im Nachgang zu der Situation (späterer Zeitpunkt, nächster Tag) gezeigt hat. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

positiv

Schilderung der Reaktion des angesprochenen Jungen Fahrers im Nachgang zu der Situation als positiv oder einsichtig.

Ankerbeispiel: *Da hat er sich ziemlich gefreut, dass ich ihm das gesagt habe, weil er wusste wirklich gar nichts mehr von dem Abend.*

negativ/neutral

Schilderung der Reaktion des angesprochenen Jungen Fahrers im Nachgang zu der Situation als wenig einsichtig, negativ oder neutral/gleichgültig.

Ankerbeispiel: *Nein, der ist eigentlich immer noch bei seiner Einstellung geblieben. Er macht das auch weiterhin.*

Reaktion Anderer in der Situation

Schilderung des Verhaltens anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen (Freunde, Bekannte, Fremde, etc.). Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Unterstützung des Schutzengels

Schilderung des Verhaltens anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen als positiv, unterstützend oder hilfreich.

Ankerbeispiel: *Die haben auch auf ihn eingeredet. Also, ich hätte es nicht vermutet, weil die auch alle betrunken waren, aber es haben alle auf ihn eingeredet.*

Keine Unterstützung des Schutzengels

Schilderung des Verhaltens anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen als negativ, nicht unterstützend oder hinderlich/entgegengesetzt.

Ankerbeispiel: *Ja und die anderen, die haben sich eigentlich ziemlich rausgehalten.*

Reaktion Anderer im Nachhinein

Schilderung des Verhaltens anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen im Nachhinein (späterer Zeitpunkt, nächster Tag). Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Übereinstimmung mit Schutzengel

Die Reaktion der anderen, in der Situation ebenfalls anwesend gewesenen Personen im Nachhinein wird als positiv, mit dem Schutzengel übereinstimmend oder einsichtig beschrieben.

Ankerbeispiel: *Ja, als ich sie noch mal darauf angesprochen habe, haben Sie schon gesagt, dass sie das auch nicht O. K. finden.*

keine Übereinstimmung mit Schutzengel

Die Reaktion der anderen, in der Situation ebenfalls anwesend gewesenen Personen im Nachhinein wird als eher negativ, mit dem Schutzengel nicht übereinstimmend oder uneinsichtig beschrieben.

Gefühle in der Situation

Schilderung der Gefühle in der Situation in der der Schutzengel eingeschritten ist. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Positiv bedeutet nicht nur in besonders guter Stimmung, hierunter fallen auch Stimmungen wie wütend oder sauer. Entscheidend ist, dass keine Unsicherheit oder ein schlechtes Gefühl vorherrscht.

Ankerbeispiel: *Also, ich war selbst eher ärgerlich, weil ich so eine Unverantwortlichkeit nicht verstehen kann und wenn man schon von mehreren Personen direkt darauf angesprochen wird, denke ich, sollte man es auch irgendwann mal annehmen und ja, einfach weil es nicht nur um die einzelne Person geht, sondern um alle Teilnehmer im Verkehr.*

Unsicher

Schilderung des Gefühls beim Einschreiten als eher unsicher.

Ankerbeispiel: *Ein bisschen komisch gegenüber von ihm, weil der ja ein bisschen aggressiv ist und da muss man aufpassen, wie man den anpackt und die Sachen sagt.*

Gefühle im Nachhinein

Schilderung der eigenen Gefühle im Nachhinein zu der Situation, in der der Schutzengel eingeschritten ist (späterer Zeitpunkt, nächster Tag). Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Die Gefühle des Schutzengels im Nachhinein werden als positiv geschildert.

Ankerbeispiel: *Dass es gut war, dass ich es ihm gesagt habe, weil an dem Abend waren so viele Bekloppte auf der Straße. Da waren auch ein paar Unfälle in unserem Kreis.*

Negativ

Gefühle des Schutzengels im Nachhinein werden als negativ geschildert.

Unsicher

Gefühle des Schutzengels im Nachhinein werden als unsicher geschildert.

Ankerbeispiel: *Ja, also ich wollte ihr ja auch nichts vorschreiben oder so, auch keinen Streit anzetteln, aber lieber man sagt irgendwas als keiner.*

Mögliches erneutes Handeln

Vermutete Handlungstendenz bei nochmaligem Auftreten einer Situation, die ein Einschreiten als Schutzengel erfordert. Dabei werden die Textstellen in den einzelnen Subcodes erfasst.

Erneut

Entschluss, in einer Situation, die erneut ein Handeln als Schutzengel erfordert, wieder einzuschreiten. Entschluss zum erneuten Einschreiten als Schutzengel.

Ankerbeispiel: *Ja, auf jeden Fall.*

Nicht erneut

Entschluss, in einer Situation, die erneut ein Handeln als Schutzengel erfordert, nicht noch einmal einzuschreiten. Entschluss nicht mehr als Schutzengel tätig zu werden.

ENTSCHLOSSEN NICHT ZU HANDELN

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt eine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend im Sinne des Schutzengelprojekts verhalten hat und haben sich entschlossen nicht einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *Wir haben nur mal in der Stadt so welche gesehen, das war in den Sommerferien irgendwie später abends und da sind da welche so rumgerast und dann haben wir so aus Spaß so gesagt: „Ja, wir sind ja Schutzengel, wir müssten eigentlich hingehen!“, aber wir haben uns nicht getraut.*

Schilderung der Situation

Die Schutzengel schildern die Situation, in der ein Handeln im Sinne des Projekts erforderlich gewesen wäre, sie sich jedoch entschlossen haben, nicht einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *Wir haben nur mal in der Stadt so welche gesehen, das war in den Sommerferien irgendwie später abends und da sind da welche so rumgerast und dann haben wir so aus Spaß so gesagt: „Ja, wir sind ja Schutzengel, wir müssten eigentlich hingehen!“, aber wir haben uns nicht getraut.*

Gründe für das Nicht-Handeln

Erklärungen dazu, warum der Entschluss gefasst wurde, in der Situation, die ein Handeln als Schutzengel erfordert hätte, nicht einzuschreiten.

Ankerbeispiel: *Das war dann so, sag ich mal, so eine Gang. Da kam immer ein Auto nach dem anderen und später standen da fünf Autos oder so. Und wir waren nur drei Mädchen, glaube ich. Und dann haben wir das nicht gemacht.*

Reaktion Anderer in der Situation

Schilderung des Verhaltens anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen (Freunde, Bekannte, Fremde, etc.).

Ankerbeispiel: *Und wir waren nur drei Mädchen, glaube ich. Und dann haben wir das nicht gemacht.*

Gefühle in der Situation

Schilderung der Gefühle in der Situation, in der ein Handeln als Schutzengel erforderlich gewesen wäre. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Die Gefühle des Schutzengels in der Situation sind als eher positiv einzustufen.

Ankerbeispiel: *Ja, man fühlt sich dann auch so ein bisschen wichtig, sage ich mal, wenn man so eine Karte im Portemonnaie hat oder wenn man die halt bei sich hat, dass man irgendwie da was sagt.*

Negativ

Die Gefühle des Schutzengels in der Situation sind als eher negativ einzustufen.

Unsicher

Die Gefühle des Schutzengels in der Situation sind als eher unsicher einzustufen.

Gefühle im Nachhinein

Schilderung der Gefühle im Nachgang zu der Situation (späterer Zeitpunkt, nächster Tag), in der das Handeln als Schutzengel erforderlich gewesen wäre. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Die Gefühle des Schutzengels im Nachgang zu der Situation sind als eher positiv einzustufen.

Negativ

Die Gefühle des Schutzengels im Nachgang zu der Situation sind als eher negativ einzustufen.

Unsicher

Die Gefühle des Schutzengels im Nachgang zu der Situation sind als eher unsicher einzustufen.

Ankerbeispiel: *Und dann später habe ich mir dann doch gedacht: „Wären wir mal vielleicht hingegangen!“*

Mögliches erneutes Handeln

Vermutete Handlungstendenz bei nochmaligem Auftreten einer Situation, in der ein Handeln als Schutzengel erforderlich ist.

Ankerbeispiel: *Ich denke schon, dass ich das dann machen würde.*

KEINE GELEGNHEIT ZUM HANDELN

Die Schutzengel haben nach ihrer Registrierung im Projekt noch keine Situation erlebt, in der ein Junger Fahrer sich risikoreich oder verkehrsgefährdend verhalten hat.

Ankerbeispiel: *Nein, bin ich noch nicht in so eine Situation gekommen.*

Situation antizipiert

Die Schutzengel haben sich mit der erwarteten Situation im Vorfeld auseinandergesetzt. Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Erfolgt

Die Auseinandersetzung mit einer möglichen Situation, die ein Einschreiten als Schutzengel erfordert ist im Vorfeld erfolgt.

Ankerbeispiel: *Wo ich mich eingetragen hatte, da hatte ich mal überlegt, was passieren könnte.*

Nicht erfolgt

Die Auseinandersetzung mit einer möglichen Situation, die ein Einschreiten als Schutzengel erfordert ist im Vorfeld nicht erfolgt.

Vermutete Handlungstendenz

Die Schutzengel haben sich mit ihrer vermuteten Reaktion im Falle eines Erfordernisses zum Handeln als Schutzengel im Vorfeld auseinandergesetzt. Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Einschreiten

Die Schutzengel nehmen an, dass sie in einer Situation, die ihr Einschreiten erfordert, entsprechend handeln würden.

Ankerbeispiel: *Ich würde zuerst sagen, er soll das Fahren sein lassen und wenn er dann nicht reagiert und dann sagt: „Nö, ich kann ja noch fahren!“ und hier und da, dann würde ich ihm im Notfall den Schlüssel wegnehmen und selber fahren.*

Nicht Einschreiten

Die Schutzengel nehmen an, dass sie in einer Situation, die ihr Einschreiten erfordert, nicht handeln würden.

Unentschlossen

Die Schutzengel haben sich nicht konkret festgelegt, ob sie in einer Situation, die ihr Einschreiten erfordert, handeln würden oder nicht.

Ankerbeispiel: *Ja, wie schon gesagt, alleine... Also, es kommt auf die Person an. Alleine weiß ich jetzt nicht unbedingt, ob ich es machen würde, aber zu zweit schon. Also, wenn jetzt einer noch hilft oder so.*

Vermutete Reaktion des Angesprochenen

Die Schutzengel haben sich mit den vermuteten Reaktionen des Angesprochenen im Vorfeld auseinandergesetzt.

Ankerbeispiel: *Ich denke mal, eher so abgeneigt. Ich glaub nicht, dass sie sofort sagen würde: "O. K., ich höre jetzt auf damit und bestelle mir ein Taxi!". Doch eher so nach dem Motto: "Ich kann doch noch fahren. Ich bin doch noch fit!"*

Vermutete nachträgliche Reaktion des Angesprochenen

Die Schutzengel haben sich mit den vermuteten Reaktionen des Angesprochenen im Nachgang des angenommenen Handelns (späterer Zeitpunkt, nächster Tag) auseinandergesetzt.

Ankerbeispiel: *Also, wenn er nüchtern ist, dann wohl eher: „Ja, gut!“, oder so.*

Vermutete Reaktion Anderer in der Situation

Die Schutzengel haben sich mit den vermuteten Reaktionen anderer, in der angenommenen Situation ebenfalls anwesender Personen (Freunde, Fremde, etc.) auseinandergesetzt. Die Erfassung der Textstellen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Unterstützung

Die Schutzengel vermuten eine (wenigstens teilweise) positive, auf Unterstützung des eigenen Handelns ausgerichtete Reaktion anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen.

Ankerbeispiel: *Ich denke mal, die würden mich da unterstützen.*

Keine Unterstützung

Die Schutzengel vermuten eine negative, auf Unterlassung gerichtete Reaktion anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen.

Ankerbeispiel: *Ich könnte mir vorstellen, wenn die z. B. bei der Person mitfahren: „Ach, komm, ist doch nicht so schlimm. Ist nur dieses eine Mal!“, und so. So könnte ich mir das vorstellen. Und jetzt: „Verdirb uns nicht unseren Fahrer, das ist jetzt umsonst!“, und ja, könnte ich mir so vorstellen, dass viele so reagieren.*

Vermutete Reaktion Anderer im Nachhinein

Die Schutzengel haben sich mit den vermuteten Reaktionen anderer, in der Situation ebenfalls anwesender Personen im Nachgang des Schutzengelhandelns (späterer Zeitpunkt, nächster Tag) auseinandergesetzt.

Ankerbeispiel: *Ja, auf jeden Fall nicht negativ, weil ich glaube schon, dass die erkennen, dass es halt gut ist, was man macht und evtl. würden die auch helfend einschreiten, denke ich mal, schon während der Aktion.*

Vermutete eigene Gefühle in der Situation

Die Schutzengel haben sich mit ihren vermuteten eigenen Gefühlen in der angenommenen Situation auseinandergesetzt.

Ankerbeispiel: *Ich glaube auch so ein bisschen Unsicherheit.*

Vermutete eigene Gefühle im Nachhinein

Die Schutzengel haben sich mit ihren vermuteten eigenen gefühlten im Nachgang zu der angenommenen Situation (späterer Zeitpunkt, nächster Tag) auseinandergesetzt.

Ankerbeispiel: *Dann doch so, dass man ein bisschen stolz auf sich ist, dass man es geschafft hat, zu sagen, dass es nicht O. K. ist.*

Gründe für verkehrsgefährdendes Verhalten anderer

Erfasst werden die von den Schutzengeln vermuteten Ursachen dafür, warum Junge Fahrer sich verkehrsgefährdend im Straßenverkehr verhalten. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Angeben/Cool sein

Angebereien oder der Wunsch bei anderen Jugendlichen durch sein Verhalten als cool zu gelten.

Ankerbeispiel: *Irgendwie cool wirken, irgendwie so was.*

Überschätzen eigener Fähigkeiten

Überschätzen der eigenen Fahrfähigkeiten generell oder der aktuellen Fahrfähigkeit nach dem Konsum alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Substanzen.

Ankerbeispiel: *Ja, wahrscheinlich erst mal die Ansicht, dass sie immer noch denken, dass sie fahren können. Dass sie immer noch denken: „Ja, ich bin noch gar nicht so besoffen! Ich kann ja immer noch alles!“*

Alkoholeinfluss

Fahren unter Alkoholeinfluss.

Ankerbeispiel: *Also, ja, betrunken Auto fahren, ich denke mal, das geschieht nicht allzu oft mit Absicht. Das geschieht eher, weil man halt entweder Auto fahren muss oder halt zu faul ist, zu Fuß zu gehen, sich ein Taxi zu rufen oder halt ansonsten sich fortzubewegen.*

Kein Erkennen der Gefahr

Die Gefahren des Straßenverkehrs oder des eigenen Verhaltens werden nicht erkannt.

Ankerbeispiel: *Unkenntnis über die Gefahr, die dahinter steckt.*

Zeitdruck

Eile, Zeitdruck, fehlende Ruhe.

Ankerbeispiel: *Beim Rasen kann ich mir gut vorstellen, dass die Leute z. B. teilweise ein besseres Auto haben und denken sich so: „Komm, ich gebe jetzt mal Vollgas. Ich möchte so schnell wie möglich nach Hause!“*

Finanzielle Gründe

Fehlende Alternativen zum Autofahren mangels finanzieller Mittel.

Ankerbeispiel: *Also, wenn sie kein Geld für ein Taxi haben und wissen nicht, wie sie nach Hause kommen sollen und sich auch irgendwie nicht abholen lassen können.*

Anerkennung der Gruppe

Gruppenzwang oder Wunsch nach Anerkennung durch die Gruppe der Freunde und Bekannten.

Ankerbeispiel: *Ich kann mir wohl vorstellen für Anerkennung in der Gruppe.*

Persönliche Probleme

Vorliegen persönlicher Probleme oder Missstimmungen. Riskantes Fahrverhalten als Möglichkeit der Kompensation.

Ankerbeispiel: *Kummer, dass die Freundin weg ist oder so was halt.*

Demonstration eigenen Könnens

Demonstration eigenen Könnens und persönlicher Stärken.

Ankerbeispiel: *Ja, das schnelle Fahren ist, denke ich, einfach um zu beweisen, dass man irgendwie gut Auto fahren kann.*

Verständnis für gefährliches Handeln

Erfasst wird, ob der Schutzengel nachvollziehen kann, warum ein Junger Fahrer im Straßenverkehr ein risikoreiches oder gefährliches Verhalten zeigt. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Nachvollziehen möglich

Der Schutzengel kann die Gründe dafür, warum ein Junger Fahrer sich verkehrsgefährdend verhält nachvollziehen oder kann dessen Verhalten erklären.

Ankerbeispiel: *Also, mit dem Zu-schnell-Fahren, das kann ich mir schon ein bisschen vorstellen.*

Kein Verständnis für gefährliches Handeln anderer

Der Schutzengel hat kein Verständnis dafür, dass sich ein Junger Fahrer verkehrsgefährdend verhält.

Ankerbeispiel: *Nein. Weil ich finde das auch nicht cool, wenn die so was machen. Das finde ich eher schwach.*

Eher leichtes Einschreiten

Einschätzung der Schutzengel bei wem ihnen das Einschreiten im Sinne des Projekts eher leicht fallen würde. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Freunde/Bekannte

Freunde und Bekannte als Personen, die dem Schutzengel soweit bekannt sind, dass er sich nicht als fremd bezeichnet.

Ankerbeispiel: *Freunden und Bekannten.*

Grund

Erklärungen dafür, warum das Einschreiten Freunden und Bekannten gegenüber eher leichter fällt.

Ankerbeispiel: *Einfach weil man die Leute kennt und weiß, wie die Leute reagieren würden.*

Fremde

Fremde als Personen, die nicht zum Familien-, Freundes- oder Bekanntenkreis des Schutzengels gehören, die ihm nicht bekannt sind.

Ankerbeispiel: *Vielleicht auch sogar bei Fremden.*

Grund

Erklärungen dafür, warum das Einschreiten fremden Personen gegenüber eher leichter fällt.

Ankerbeispiel: *Ja, weil man den nicht so kennt und dann hat man dieses Schamgefühl nicht, diese Person da blöd darzustellen.*

Eher schwieriges Einschreiten

Einschätzung der Schutzengel, bei wem ihnen das Einschreiten im Sinne des Projekts eher schwerer fallen würde. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Fremde

Fremde als Personen, die nicht zum Familien-, Freundes- oder Bekanntenkreis gehören, die dem Schutzengel nicht bekannt sind.

Ankerbeispiel: *Bei Fremden weiß ich gar nicht, ob ich das dann machen würde.*

Grund

Erklärungen dafür, warum das Einschreiten gegenüber fremden Personen eher schwer fällt.

Ankerbeispiel: *Bei so Fremden könnte es ja sein, dass irgendjemand aggressiv reagiert oder so.*

Freunde/Bekannte

Freunde und Bekannte als Personen die dem Schutzengel soweit bekannt sind, dass er sie nicht als fremd bezeichnet.

Ankerbeispiel: *So flüchtig Bekannte, denke ich mal, nicht ganz so einfach.*

Grund

Erklärungen dafür, warum das Einschreiten gegenüber Freunden und Bekannten eher schwer fällt.

Ankerbeispiel: *Bei Freunden wäre das eben so das Schamgefühl.*

Grad persönlicher Verpflichtung zum Helfen

Erfasst wird der subjektiv empfundene Grad der persönlichen Verpflichtung zum Einschreiten in einer Situation, die ein Handeln als Schutzengel erfordert. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

stark

Als stark empfundene subjektive Verpflichtung des Schutzengels zum Einschreiten in Situationen, in denen sich ein Junger Fahrer verkehrsgefährdend verhält.

Ankerbeispiel: *Ich finde mal, dass da schon ne große Verpflichtung bei einem ist, weil man das ja oft mitkriegt, dass Jugendliche einfach zu schnell fahren, weil ein Kumpel hinten drin sitzt oder so.*

mäßig

Als nicht so stark empfundene subjektive Verpflichtung zum Einschreiten in Situationen, in denen sich ein Junger Fahrer verkehrsgefährdend verhält.

Ankerbeispiel: *Ja, ich glaube, wenn es kein anderer machen würde, dann würde ich mich da schon verpflichtet fühlen, dem zu helfen.*

schwach

Als eher schwach oder gar nicht empfundene subjektive Verpflichtung des Schutzengels zum Einschreiten in Situationen, in denen sich ein junger Fahrer verkehrsgefährdend verhält.

Zustimmung zu Hilfeaussagen

Erfasst wird die Entscheidung des Schutzengels für eine oder mehrere Aussagen zum Thema Hilfeleistung. Dabei erfolgt die Erfassung der Zustimmung zu einer Alternative in den einzelnen Subcodes.

Alternative 1

Jeder kann nur so viel Hilfe verlangen, wie er auch bereit ist anderen zu helfen.

Alternative 2

Wenn ich annehme, dass der andere mir auch helfen würde, dann helfe ich ihm auch.

Alternative 3

Wer Hilfe braucht, dem muss, egal wie, geholfen werden.

Alternative 4

Für jeden sollte das identische Maß an Hilfe gelten, für keinen mehr, für keinen weniger

Rund um das Projekt

Unter dieser Unterschrift werden alle Aussagen in den Interviews codiert, die sich mit der Betreuung der Aktiven Schutzengel, der Gestaltung der Schutzengelkampagne und eigenen Ideen zur Projektgestaltung befassen. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Betreuung der Aktiven Schutzengel

Erfasst wird die Bewertung der Aktiven Schutzengel hinsichtlich ihrer Betreuung bei der Erfüllung ihrer Aufgaben durch die Projektbeteiligten Kreis Gütersloh, Polizei Gütersloh und Verkehrswacht. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Gute Betreuung

Bewertung der erfolgten Betreuung als gut.

Ankerbeispiel: *Betreut fühle ich mich ganz gut.*

Defizite in der Betreuung

Bewertung der erfolgten Betreuung als verbesserungswürdig.

Gestaltung der Schutzengelkampagne

Erfasst wird die Bewertung der Gestaltung der Schutzengelkampagne, das Design des Projekts in seiner Außendarstellung. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Bewertung der Gestaltung der Schutzengelkampagne als gelungen, gut oder ansprechend.

Ankerbeispiel: *Doch, an und für sich, finde ich, ist das ganz gut gemacht.*

Negativ/neutral

Bewertung der Gestaltung der Schutzengelkampagne als weniger gelungen, schlecht oder nicht ansprechend bzw. weder wirklich gut noch wirklich schlecht.

Ankerbeispiel: *Ja, sagen wir durchschnittlich. Also, ich finde es jetzt nicht überragend, aber es ist schon O. K.*

Bewertung Internetauftritt

Erfasst wird die Bewertung der Internetseite www.be-my-angel.de hinsichtlich der Gestaltung, Benutzerfreundlichkeit, Informationswert, etc. Dabei erfolgt die Erfassung der Textstellen in den einzelnen Subcodes.

Positiv

Bewertung des Internetauftritts als gelungen, gut oder ansprechend hinsichtlich Gestaltung, Benutzerfreundlichkeit, Informationswert, etc.

Ankerbeispiel: *Also, am interessantesten fand ich eigentlich die Internetseite schon. Da gucke ich dann auch öfter mal, was es da halt so gibt, weil es gibt da ja auch manchmal so Angebote irgendwie auf irgendwelchen Partys oder so und von daher finde ich das ziemlich interessant, was da halt auch so drinsteht.*

Negativ/neutral

Bewertung des Internetauftritts als weniger gelungen, schlecht oder nicht ansprechend bzw. weder wirklich gut noch wirklich schlecht.

Ankerbeispiel: *Ich war jetzt schon länger nicht mehr auf der Internetseite, aber das letzte Mal, als ich dort war, die letzten Male, als ich dort war, ich würde sagen, das ist vielleicht zu schlicht, zu einfach. Also, vielleicht nicht so ansprechend.*

Wirkung der öffentlichen Präsenz

Aussagen der Schutzengel hinsichtlich Sichtbarkeit und Wirkung der öffentlich dargestellten Hinweise das Schutzengelprojekt im Raum Gütersloh bzw. Aktionen in der Öffentlichkeit.

Ankerbeispiel: *Also, so viel gesehen von dieser Aktion habe ich in der Öffentlichkeit bis jetzt noch gar nicht so.*

Wirkung der Materialien

Bewertung der Werbe- und Informationsmaterialien (Flyer, Newsletter, Sticker, etc.) des Schutzengelprojekts.

Ankerbeispiel: *Also ich finde diese Flyer und Sticker schon ganz gut.*

Schlussbemerkungen/Ideen

Hinweise und Ideen der Schutzengel zu einer Optimierung des Schutzengelprojekts aus ihrer Sicht, aus Sicht der Zielgruppe.

Undifferenzierte Gesamterfassung.

Die Erfassung der Ideen erfolgt in den einzelnen Subcodes.

Ausbau der Internetplattform

Anregungen zur Ergänzung der Internetplattform www.be-my-angel.de.

Ankerbeispiel: *Vielleicht auch auf den Seiten sich zeigen, auf denen die Jugendlichen unterwegs sind: SchülerVZ u. Ä.*

Mehr Aktionen

Anregung weitere Aktionen seitens des Projekts zu initiieren.

Ankerbeispiel: *Man könnte vielleicht irgendwie sich vielleicht mal irgendwie die ganzen Schutzengel treffen oder so was und vielleicht mal austauschen, was man erlebt hat oder so was. Das fände ich vielleicht mal ganz interessant.*

Ausweitung der Altersgrenze

Teilnahmemöglichkeit für Schutzengel oberhalb der definierten Altersgrenze. Verbleiben im Projekt auch nach Erreichen dieses Alters.

Ankerbeispiel: *Ich fände es auch mal ganz gut, wenn andere Erwachsene das sehen würden. Vielleicht würden die dann auch mal so irgendwie die Initiative ergreifen und sich dem auch so ein bisschen annehmen, auch als Schutzengel tätig werden.*

Mehr Öffentlichkeitswirksamkeit

Größere öffentliche Präsenz des Projekts. Ausweitung des Bekanntheitsgrads.

Ankerbeispiel: *Also ich fänd' so halt Aufklärungskampagnen noch sinnvoll, weil so kriegt man davon eigentlich nicht viel mit, finde ich.*

Stärkere Präsenz an Schulen

Stärkere Präsenz des Projekts an Schulen.

Ankerbeispiel: *Ich finde, man könnte vielleicht irgendwie an Schulen oder so noch darüber aufklären. Weil so kriegt man das halt meistens nur so am Rand mit.*

Schutzengelprojekte auch in anderen Kreisen

Verbreitung von Schutzengelprojekten auch in anderen Landkreisen.

Ankerbeispiel: *Vielleicht das Projekt weiter auch in anderen Kreisen auch zu verbreiten. Jetzt ist es ja im Kreis Gütersloh zurzeit.*

Sonstiges

Restkategorie von Ideen und Bemerkungen, die nur einmal genannt und unter keine der ausdifferenzierten Kategorien fallen wie Hinweise zur Logistik, Hinweise zu verwandten Themenbereichen, etc.